AYLIK MECMUA SENE 5 SAYI 49 EKİM 1968 SAYISI 200 KURUŞTUR

PİRELLİ

TÜRK PİRELLİ TİCARET ANONİM ŞİRKETİ YAYIN ORGANIDIR

CUMHURİYET BAYRAMINIZ KUTLU OLSUN

BİLUMUM BANKA MUAMELELERİ İÇİN

TÜRKİYE İŞ BANKASI

hizmetinizdedir

Umum Müdürlük - Ulus Meydanı (Ankara)

CARİ HESAPLAR • HAVALE • TİCARİ SENETLER • KREDİ MEKTUPLARI • KEFALET MEKTUPLARI • DÖVİZ ALIM VE SATIMI • SEYAHAT ÇEKLERİ • İTHALÂT AKREDİTİFLERİ • KİRALIK KASALAR • v.s.

DÜNYANIN HER TARAFINDA MUHABİRLERİ VARDIR

PIRELLI

AYLIK MECMUA SENE 5
SAYI 49 İÇİNDEKİLER EKİM 1968

Türkiye Cumhuriyeti 45 Yaşında ... Ve Dergimiz 5. Yılında Sahife 3

«Türkiye Devletinin Şekli Cumhuriyettir» Sahife 4—5

Boğaz'da Nakil Vasıtaları
Yazan: İstanbullu Sahife 6—7

Türk Pirelli İzmit'te de Bir İlkokul Açtı
Röportaj: Tülây İŞBİL Sahife 8

Tıbbî Konular: Mideniz ve Sağlığınız.
Derleyen: Selma KEŞMİR Sahife 9

Denizaltı Zenginlikleri ve Yeni Araştırmalar.
Nakleden: Selma KEŞMİR Sahife 10—11

Volvo Otomobil Tesisleri Temel Atma Töreni Yapıldı Sahife 12—13

Türk Pirelli'nin İzmit Fabrika Müdürü Değişti Sahife 13

Turizm: İzmir ve Üç Sembolü Sahife 14—15

Fuarlar: 37. İzmir Uluslararası Fuarı Sahife 15

Teknik Köşe: 1 Yılda 100 Devrialem.
Derleyen: Yük. Müh.
Fikret ŞEMİN Sahife 16—17

Uzel Ticaret ve Sanayi Limited Şirketi.
Röportaj: Tülây İŞBİL Sahife 18—19

Önemli Basın Haber ve Özetleri Sahife 20

Türk Musikîsinden Portreler
Arif Sami Toker Sahife 21

Eflâtun Cem Güney'den Seçmeler
Ropörtaj: Tülây İŞBİL Sahife 22—23

Yeni Bir Karayolları Trafik Kanunu Hazırlandı:
Derleyen: UTKU Sahife 24—25

Spor: Mexico 68 Sahife 26

Kapak Resmi : İzmir'de Saat Kulesi.
Fotoğraf : Othmar.

TÜRKİYE CUMHURİYETİ 45 YAŞINDA

Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin «Türkiye Devletinin şekli hükûmeti Cumhuriyettir» deyişinin üzerinden bugün tam 45 yıl geçti. Bu mutlu günün yıldönümünü, bütün milletçe bir kerre daha bütün sevincimizle en büyük bayram olarak kutluyoruz.

«Az zamanda çok ve büyük işler yaptık. Bu işlerin en büyüğü, temeli Türk kahramanlığı ve Yüksek Türk kültürü olan Türkiye Cumhuriyetidir» demişti büyük Atatürk. Büyük kurtarıcının gösterdiği yolda ve O'nun izinde milletçe elele ve tam bir birlik hâlinde, onun bizlere aziz emaneti olan Türkiye Cumhuriyetini mutlu yarınlara götürmek en büyük amacımızdır.

Tarihimizin bu mutlu yıldönümünde bu büyük bayramı bütün kalbimizle kutlarken, Cumhuriyetimizin bânisi Büyük Ata'mızı bir kerre daha minnet ve şükranla anıyoruz ve onun sesinden bütün dünyaya bir kerre daha olanca gücümüzle haykırıyoruz:

NE MUTLU TÜRKÜM DİYENE...

.. VE DERGİMİZ 5. YILINDA

Cumhuriyetimizin 45 nci yıldönümüne rastlayan bu sayımızla dergimiz de beşinci yaşına girmektedir. Okuyucularımızın gösterdikleri yakın ilginin verdiği büyük haz içinde her geçen sayı daha iyi ve daha güzele doğru yolumuza devam ediyoruz.

YAZI İŞLERİ

Sahibi: Türk Pirelli Tic. A. Ş. adına Murahhas Aza: EMİL ELAGÖZ — U. Neşriyat Müdürü: MUSTAFA ÖZALAY — Yazı İşleri Müdürü ve Kompozisyon: UĞUR CANAL. Teknik Yazılardan Sorumlu Müdür: Y. Müh. FİKRET ŞEMİN — Muhabir: TÜLAY İŞBİL. Müşavirler: TUNCER ERZURUMLUOĞLU, SELMA KEŞMİR
Merkez: Gayrettepe Büyükdere Caddesi 151 Mecidiyeköy — Ankara Bürosu: Sıhhiye, Terzioğlu Han Kat. 9 — İzmir Bürosu: Fevzipaşa Bulvarı 1302 Sokak No. 18 — İrtibat Büroları: Pirelli Bayileri — Telefonlar: 48 03 02 — 48 37 94 — 48 27 84 — 48 06 80 — 48 73 97 — Ankara: 12 94 16 — İzmir: 33 452 — 35 541 — 33 902 — Neşriyat Müdürü: 47 25 39 — Yazı İşleri Müdürü: 47 73 51 — Dizildiği ve Basıldığı Yer: APA OFSET BASIMEVİ Tel: 63 40 56 — 63 40 91 — Kaynaklar: Vado e Torno, Pivendere, Pirelli — Yayınlanan yazılar imza sahiplerinin fikirleri olup Türk Pirelli Ticaret A. Ş. bunlardan bir sorumluluk kabul etmez — Mecmuamıza yayınlanmak üzere verilen yazı ve resimler neşredilsin veya edilmesin iade edilmezler — Mecmuamızda yayınlanan yazılar kaynak gösterilmeden iktibas edilemezler.

29 Ekim 1933... Büyük Atatürk tarihi 10 uncu yıl nutkunu söylüyor: «NE MUTLU TÜRKÜM DİYENE...»

Büyük Millet Meclisi 29 Ekim 1923 günü önce Cumhuriyeti ilân etmiş, sonra da 158 âzanın tam ittifakı ile Ankara mebusu Mustafa Kemal Paşa'yı Reisicumhurluğa seçmişti.

" TÜRKİYE DEV

29 Ekim 1923 pazartesi...

Türkiye Büyük Millet Meclisi Ankara'daki tarihî binasında en tarihî içtimalarından birini aktediyordu o gün. Hattat Hulûsi Beyin fırçasından çıkan «Hâkimiyet Milletindir» yazılı levhanın önündeki ahşap kürsüye millî mücadele yıllarında serili siyah örtü büyük zaferi müteakip kaldırılmış ve yerine yeşil bir çuha örtü konulmuştu. Celse açıldığı zaman saat tam 18'i 45 dakika geçmekte idi. Reis, tahta ilk mektep sıralarında oturmakta olan milletvekillerine hitaben:

«— Teşkilâtı Esasiye Kanununun değişikliğine dair lâyiha müstacelen okunacaktır.» dedi.

Kanunî Esasî Encümeninin hazırladığı lâyihanın okunmasına başlandı. Bu lâyihanın birinci maddesi şöyle idi: **«Hâkimiyet bilâkaydı şart milletindir. İrade usulü, halkın mukadderatını bizzat ve bilfiil idare etmesi esasına müstenittir. Türkiye devletinin şekli Cumhuriyettir...»**

Böylelikle «Cumhuriyet» kelimesi ilk defa olarak meclis kürsüsünden yükselmiş oluyordu. Teşkilâtı Esasiye Encümeni Reisi Yunus Nadi Bey kürsüye gelerek bu konu üzerinde izahatta bulundu. Sonra sırasıyla Saruhan mebusu Vâsıf Çınar, Eyüp Sabri ve Rasih Hoca söz aldılar. Hatiplerin konuşmaları bittikten sonra şair Mehmet Emin (Yurdakul) bey kürsüye gelerek heyecanlı bir konuşma yaptı. Konuştukça coşuyor, coştukça etrafı da coşturuyordu millî şair Mehmet Emin bey konuşmasını bitirirken bütün mebus arkadaşlarını ayağa kaldırarak «Yaşasın Cumhuriyet» diye bağırmaya davet etti. Bütün mebuslar büyük bir heyecan içinde ayağa kalktılar ve hep bir ağızdan üç defa «YAŞASIN CUMHURİYET» diye bağırdılar.

İşte bu tarihî andan itibaren Türkiye Devletinin adı «TÜRKİYE CUMHURİYETİ» oluyordu. Saat tam 20.30 u gösteriyordu.

Türkiye Büyük Millet Meclisi bu tarihî kararından sonra derhal Türkiye Cumhuriyeti'nin ilk Cumhurbaşkanı'nın seçimine geçti. Yapılan oylama 15 dakika sürmüştü. Riyaset makamını işgal eden Saruhan mebusu İsmet bey oylamanın sonucunu şu sözleriyle açıkladı:

«Türkiye Cumhuriyeti Riyaseti için yapılan intihabat arasına 158 zât iştirak eylemiş ve cumhuriyet riyasetine 158 âzâ müttefikan Ankara mebusu Gazi Mustafa Kemal Paşa Hazretlerini intihab eylemişlerdir.»

Saat tam 20.45'ti. Meclis bu kararı ve Türkiye Cumhuri-

yetinin ilk Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal'i candan bir tezahürat içinde alkışlıyordu. Kürsüye gelen Gazi, Reisicumhur olarak ilk konuşmasını yaptı:

«Muhterem arkadaşlar, mühim ve cihangümûl hâdisatı fevkalâde karşısında muhterem milletimizin teyakkuz ve intihabı hakikisine bir vesikaî kıymettar olan Teşkilâtı Esasiye Kanununun bazı maddelerini tavzih için encümeni mahsus tarafından teklif olunan kanun lâyihasının kabulü münasebetiyle Türkiye Devletinin zâten cihanca malûm olan ve malûm olması lâzım gelen mâhiyeti, beynelmilel maruf ünvaniyle yâdedildi. Bunun icâbı tabiisi olmak üzere bugüne kadar doğrudan doğruya Meclisin riyasetinde bulunduruduğunuz arkadaşınıza ifa ettirdiğiniz vazifeyi Reisicumhur ünvanı ile yine ayni arkadaşınıza, bu âciz arkadaşınıza tevcih ediyorsunuz. Bu münasebetle şimdiye kadar hakkımda izhar buyurduğunuz muhabbet ve samimiyet ve itimadı bir defa daha göstermekle yüksek kadirşinaslığınızı ispat etmiş oluyorsunuz. Bundan dolayı heyeti celilenize bütün samimiyeti ruhiyem ile arzı teşekkür ederim» diyerek söze başlayan Gazi Mustafa Kemal Paşa konuşmasını şöyle bitirmişti:

«Daima muhterem arkadaşlarımın ellerine çok samimî ve sıkı bir surette yapışarak onların şahıslarından kendimi bir an bile müstağni görmeyerek çalışacağım. Milletin teveccühünü daima noktaî istinad telâkki ederek hep beraber ileriye gideceğiz. Türkiye Cumhuriyeti mesut, muvaffak ve muzaffer olacaktır.»

Türkiye Büyük Millet Meclisinin bu tarihî kararları o gece telgraflarla bütün memlekete bildirilmiş ve yurdun her tarafında gece yarısından sonra 101 pâre top atışıyla ilân edilmişti.

Tam 45 yıl önce, Türkiye Cumhuriyetinin ilk Bakanlar Kurulu da teşkil olunmuştu. Tarihe geçen bu ilk kabine şu şekilde idi:

Reisicumhur: Gazi Mustafa Kemal
T.B.M.M. Reisi: Fethi (Okyar) bey
Başvekil ve Hariciye Vekili: İsmet (İnönü) Paşa
Şer'iye Vekili: Mustafa Fevzi Bey
Dahiliye Vekili: Ferit (Tek) bey
Maliye Vekili: Hasan Fehmi Bey
Adliye Vekili: Seyit Bey
Millî Müdafaa Vekili: Kâzım (Özalp) Paşa
Maarif Vekili: İsmail Safa bey
Nafıa Vekili: Muhtar Bey
Sıhhiye Vekili: Refik (Saydam) bey
Mübadele, İmar ve İskân Vekili: Mustafa Necati bey
Erkânı Harbiyeyi Umumiye Reisi: Fevzi (Çakmak) Paşa
İktisat Vekili: Hasan Bey

***

23 Ekim 1933...

Cumhuriyetin Onuncu Yıldönümü münasebetiyle yapılan tören sırasında Ulu Atatürk, nesiller boyunca bütün milletin kalbinde ve ruhunda ayni tazelik ve heyecanı ile yaşıyacak tarihî nutkunu okuyor:

«Türk milleti,

Kurtuluş savaşına başladığımızın onbeşinci yılındayız. Bugün Cumhuriyetimizin onuncu yılını doldurduğu en büyük bayramdır. Kutlu olsun.

Bu anda, bütün Türk milletinin bir ferdi olarak, bu kutlu güne kavuşmanın en derin sevinci ve heyecanı içindeyim.

Yurddaşlarım,

Az zamanda çok ve büyük işler yaptık. Bu işlerin en büyüğü, temeli, Türk kahramanlığı ve yüksek Türk kültürü olan Türkiye Cumhuriyetidir.

Bundaki muvaffakiyeti Türk milletinin ve onun değerli ordusunun bir ve beraber olarak azimkârane yürümesine borçluyuz. Fakat yaptıklarımızı aslâ kâfi görmeyeiz. Çünkü daha çok ve daha büyük işler yapmak mecburiyetinde ve azmindeyiz. Yurdumuzu dünyanın en mâmur ve en medenî memleketleri seviyesine çıkaracağız. Milletimizi en geniş refah vasıta ve kaynaklarına sahip kılacağız. Millî kültürümüzü, muasır medeniyet seviyesinin üstüne çıkaracağız.

Bunun için bizce zaman öldürücü, geçmiş asırların gevşetici zihniyetine göre değil, asrımızın sürat ve hareket mefhumuna göre düşünülmelidir.

Geçen zamana nisbetle daha çok çalışacağız. Daha az zamanda daha büyük işler başaracağız. Bunda muvaffak olacağımıza şüphem yoktur. Çünkü Türk milletinin karakteri yüksektir. Türk milleti çalışkandır, Türk milleti zekidir. Çünkü Türk milleti millî birlik ve beraberlikle güçlükleri yenmesini bilmiştir. Ve çünkü Türk milletinin yürümekte olduğu terakki ve medeniyet yolunda, elinde ve kafasında tuttuğu meşale, müsbet ilimdir.

Şunu da ehemmiyetle tebarüz ettirmeliyim ki, yüksek bir insan cemiyeti olan Türk milletinin tarihî bir vasfı da güzel sanatları sevmek ve onda yükselmektir. Bunun içindir ki milletimizin yüksek karakterini, yorulmaz çalışkanlığını, zekâsını, ilme bağlılığını, güzel sanatlara sevgisini, millî birlik duygusunu mütemadiyen ve her türlü vasıta ve tedbirlerle besleyerek inkişaf ettirmek millî ülkümüzdür.

Türk milletine çok yaraşan bu ülkü, onu bütün beşeriyete hakikî huzurun temini yolunda, kendine düşen medenî vazifeyi yapmakta muvaffak kılacaktır.

Büyük Türk milleti, onbeş yıldan beri giriştiğimiz işlerde muvaffakiyet vaad eden çok sözlerimi işittin. Bahtiyarım ki, bu sözlerimin hiçbirinde, milletimin hakkımdaki itimadını sarsacak bir isabetsizliğe uğramadım.

Bugün ayni iman ve samimiyetle söylüyorum ki, millî ülküye tam bir bütünlükle yürümekte olan Türk milletinin büyük millet olduğunu bütün medenî âlem az zamanda bir kere daha tanıyacaktır. Aslâ şüphem yoktur ki, Türklüğün unutulmuş büyük medenî vasfı ve büyük medenî kabiliyeti bundan sonraki inkişafı ile âtinin yüksek medeniyet ufkundan yeni bir güneş gibi doğacaktır.

Ne mutlu Türk'üm diyene...»

29 Ekim 1937... Büyük Atatürk, Mareşal Fevzi Çakmak ve B.M.M. Reisi Abdülhâlik Renda ile törene gidiyor...

LETİNİN ŞEKLİ CUMHURİYETTİR"

Yazan: İstanbullu

BOĞAZDA NAKİL VASITALARI

Boğaziçi'nin ilk deniz nakil vasıtaları kayıklar olmuştu. Devrin tantana ve ihtişamına lâyık, her biri bir sanat eseri olan süslü saltanat kayıklarının yanı sıra ince siluetleri ile piyade ve pazar kayıkları Boğaziçi'ne ayrı bir renk ve hareket katardı.

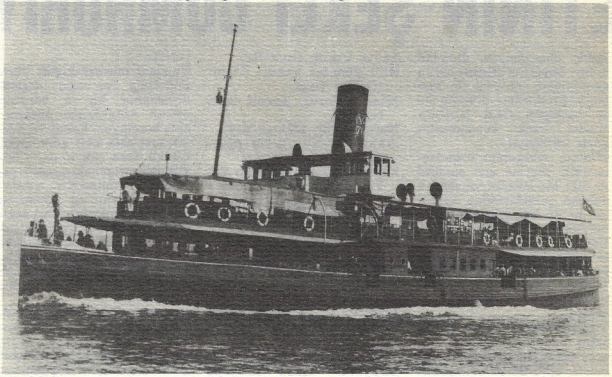
Devrin hünkârının ve sultanlarının o muhteşem saltanat kayıklarında Boğaziçinde seyrâna çıkmaları sık sık görülürdü.

Yolcu taşıyan pazar kayıklarının sayısı ise Boğaziçine artan rağbete paralel olarak yükselmekte idi. 1677 yılında Boğaziçi'nde 17 kayık iskelesinin mevcut olduğu bilinmektedir. Bunların en önemlileri Beykoz, Üsküdar, Kuzguncuk, Beşiktaş, Arnavutköy, Bebek, Mirgün, Ortaköy ve Beylerbeyi iskeleleri idi.

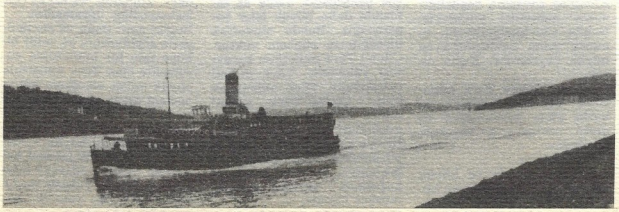
Nice ve nice yıllar boyu Boğaziçi'nde seyrüseferi bu pazar kayıkları karşıladı. Bunun yanı sıra Göksu ve Küçüksu derelerinde yapılan sandal sefaları ise izleri yakın zamana kadar sürüp gelen ayrı birer âlem olmuştu. Boğaziçi'ndeki bu sandal sefâları Türk edebiyatına kadar renkli sayfalar halinde intikal etmiş ve bu âlemler ünlü yazarların kalemlerinde ölmez mısralar halinde canlandırılmıştır.

İnce endazeli piyade kayıkları, nârin üç ve beş çifteler, o muhteşem saltanat kayıkları, süslü pazar kayıkları 1850 yılından sonra tarihe itilmeye başladı.

Akıntıburnu'nun meşhur "yedekçi"leri tarihî bir gravürde...



Harf inkılâbı sıralarında bacasında eski ve yeni yazılarla numarasını taşıyan bir şirketi hayriye vapuru: «70 numara»...



Boğaz çocuklarının sevgilisi Tahsin Kaptan'ın «63 Numarası» seyir halinde...

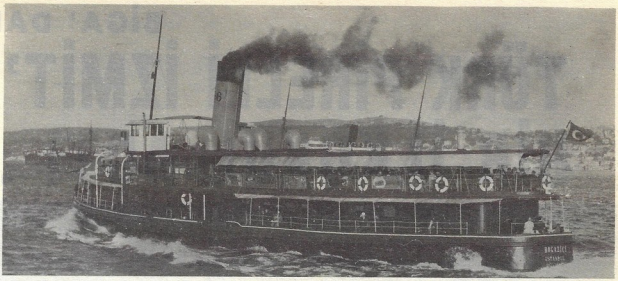
1850 yılında, beheri 3000 kuruştan 2000 hisseli bir şirket olarak kurulan «Şirketi Hayriye», Boğaziçi'nde istimli vapur işletmek üzere faaliyete geçerken Boğaz'da yeni bir devir açıyordu. Açılan bu yeni devirle, Boğaziçi'ndeki «kayık devri» de kapanmaya başlıyordu şüphesiz ki...

Kurucuları arasında Sadrâzam Keçecizâde Fuat Paşa ile Adliye Nâzırı Cevdet efendinin de bulundukları «Şirketi

Hayriye» büyük bir rağbet görmüş ve hisse senetleri adetâ kapışılmıştı.
Toplanan para ile derhal teşebbüse geçen şirket, İngiltere'deki ünlü Robert White firmasına 6 vapur sipariş etmişti. Beheri 7.000 ilâ 7.500 liraya mal olan bu vapurların tekneleri ahşap olup 60 beygirlik motör gücüne sahiptiler ve iki yanlarında dönen çarkla işliyorlardı.
1851 yılında Boğaziçi hattında sefere konulan bu 6 vapur Rumeli, Tarabya, Göksu, Beylerbeyi, Tophane ve Beşiktaş isimlerini taşıyordu.
İstanbul halkı, Boğaziçi hattının bu yeni gemilerine pek büyük bir rağbet göstermişti. Bilhassa yaz aylarında bu rağbet daha da artıyordu. Ortadan perde ile ayrılmış güverte ve salonlarında devrin icabına uygun olarak harem ve selâmlıklar meydana getirilmişti. Boğazın o tatlı rüzgârıyla aralanan perdeler erkek yolculara ayrıca hoş bir heyecan verirdi.
1861 yılında Boğaziçi'nin 6 vapuruna bir yedincisi olan «Sahilbend» ilâve edildi.
Eski Şirketi Hayriye vapurlarının seferleri halk arasında muhtelif isimler de almıştı. Bunların en önemlileri «Vükelâ vapuru» ve «Dilenci vapuru» diye adlandırılmaktaydı.
Vükelâ vapuru, Boğaziçinde oturan devlet ricâlinin sabahları İstanbula indikleri vapurlara verilen isimdi. Geceleri Kanlıca'da yatan vapur, sabah erkenden Fuat Paşa, Saffet Paşa, Nevres Paşa, İsmail Paşa gibi devlet ricâlini alarak yola çıkar ve doğru Bebek'e geçerdi. Bu semtte oturan devlet ricâli de oradaki Hayrullah efendi yalısının rıhtımından bu vapura binerlerdi. Vükelâ vapuru başka iskeleye uğramadan doğru İstanbul'a iner ve Sirkeci iskelesine yanaşırdı. Paşalar orada bekleyen arabalarına binerek Bâbıâliye çıkarlardı.
Akşamları da muayyen saatte bu zevâtı Sirkeci'den alan Vükelâ vapuru önce Bebek'e uğrar, oradan Kanlıca'ya geçerdi. Bu topu topu iki iskeleye uğrayan «ekspres» bir vapurdu adetâ. İşi acele olanlar ve Bebek ile Kanlıca havalisinde touranlar bu vapura rağbet gösterirlerdi. Devlet ricâli ile ayni vapurda seyahat etmekten zevklenenler de bu vapuru tercih ederlerdi.
Dilenci vapuru, adı verilen diğer vapur ise, Vükelâ vapurunun tamamen aksine olarak Boğaziçi'nin iki yakasındaki bütün iskelelere teker teker uğrardı. Dilenci gibi kapı kapı dolaşmasından galat olarak bu şekilde sefer yapan vapurlara halk arasında «Dilenci vapuru» adı verilmişti. Ve bu günümüze kadar yaşayan bir deyim olarak kalmıştır.

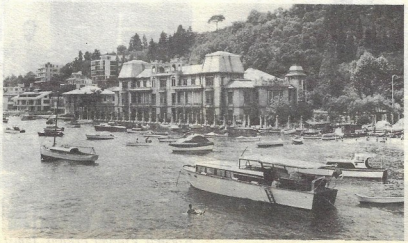
Zamanla çok şey değişti. Bu arada «Şirketi Hayriye»nin o ahşap vapurları yerlerini çelik gövdeli vapurlara terkettiler. Bu arada harem-selâmlık usulü de kalktı. Yandan çarklıların yerlerine de arkadan uskurlu gemiler geldi.
Şirketi Hayriye vapurları, sarı bacalarının üzerindeki siyah numaralarla tanınır ve anılırdı. İsimlerinden çok numaralarını bilirdi halk. Bu yüzden «71 ile gittik», «67 geliyor» gibi konuşmalar geçerdi.
Harf inkılâbından sonra bacaların üzerindeki siyah rakkamlar da yerlerini lâtin rakkamlarına terketmişti.
Şirketi Hayriye vapurları uzun seneler Boğaziçi sularının ziynetleri olarak o lâcivert sularda nazlı bir gelin edasıyla dolaşıp durdular. Boğaziçi'nin Boğaziçi halkının ayrılmaz bir parçası haline geldiler.
Boğaziçi sakinleri her vapurun kaptanını tanır, huyunu-suyunu gayet iyi bilirdi. Yalılardan veya deniz kenarından el sallayanlara kaptanların düdük çalarak mukabele etmeleri de Boğaziçinde tatlı bir gelenek halini almıştı.
Şirketi Hayriye kaptanlarından en ünlüsü Tahsin Kaptan'dı. Yıllar ve nesiller boyu Boğaziçi çocuklarının sevgilisi olan Tahsin Kaptan'ı, bugün yaşlanmış nice kimseler çocukluk günlerinin tatlı hayalleri içinde hatırlar ve anarlar.
Bir yakadan bir yakaya; bir uçtan diğer uca bütün Boğaziçi çocukları Tahsin Kaptan'ın hangi saatte geçeceğini bilirler ve oyunlarını en hararetli anda dahi keserek sahile sıralanıp onu beklerlerdi.
Tahsin Kaptan, onların bu sevgisine cevap vermek için vapuru adetâ kıyılara sürünerek geçirirdi. Ve Boğazın çocukları el sallayarak hep bir ağızdan «Ya ya ya şa şa şa Tahsin Kaptan çok yaşa» diye bağırışır ve sevinç dolu çığlıklar atarlardı. Tahsin Kaptan o babacan haliyle kaptan köşkünden kendilerine şapkasını sallar ve uzun uzun selâm düdükleri çalarak mukabelede bulunurdu.

— SON —



«Şirketi Hayriye»nin meşhur Şeref kaptan'ının vapuru idi «66 Numara»... Yalılara sürünerek geçmesi dillere destandı. Hattâ yalıların pencerelerinden kendisine uzatılan kahve fincanlarını uzanıp aldığı rivayet edilirdi...

Yakın bir geçmişte Boğaziçi sularının en güzel gemisi «74 numara» idi. Bu beyaz gemi bir kuğu gibi gider gelirdi...

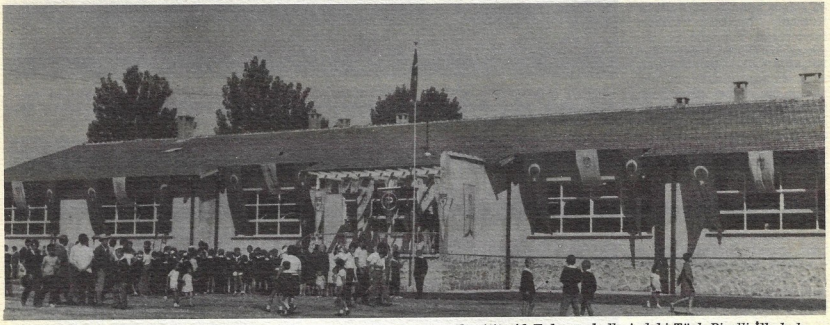


... Ve bugün boğaz sularında motörler, yelkenliler, sandallar, futalar...

BİGA' DAN SONRA

TÜRK PİRELLİ İZMİT'TE DE BİR İLKOKUL AÇTI ...

Röportaj: Tülây İŞBİL



İzmit'te 42 Evler mahallesindeki Türk Pirelli İlkokulu...

Kalkınmanın eğitimle olacağına inanan Türk Pirelli, İzmit 42 Evler semtinde bir ilkokul yaptırmış, Eğitim Haftası'nın başladığı 16 Eylül 1968 günü de bu modern tesisin törenle açılışı yapılmıştı.

Tüm inşa masrafları Türk Pirelli Lâstikleri Anonim Şirketi tarafından karşılanan Türk Pirelli İlkokulu'nun açılışında, Kocaeli Vali yardımcısı, İzmit Belediye Başkanı, Millî Eğitim Müdürü, ilköğretim müdür ve müfettişleri,, Kocaeli basın mensupları, Türk Pirelli Lâstikleri Anonim Şirketi İdare Meclis Reisi İzzet Akosman, Türk Pirelli Lâstikleri Anonim Şirketi murahhas âzası Sergio Bisutti, Türk Pirelli Ticaret Anonim Şirketi murahhas âzası Emil Elâgöz, Türk Pirelli Lâstikleri Anonim Şirketi Fabrika Müdürü Luigi Livio, Fabrika İmalât Kısmı Şefi Carlo Perini, Fabrika Personel ve İdarî İşleri Servisi Şefi Turan Takmaz, diğer ilgililer, öğrenciler ve velileri hazır bulunmuşlardır.

Açılışın ilk konuşmasını Türk Pirelli İlkokulu Müdürü Mahmut Atar yapmış ve «Sayın misafirler, sevgili yavrular; 1968-69 ders yılında bu modern tesise kavuşmanın sevinci içersindeyiz. Bizlere bu değerli armağanı veren Türk Pirelli'ye de en içten sevgi ve duygularımızı arzederiz. İlköğretim dâvası insan olma dâvasıdır diyen Atatürk'ümüzün sözlerinin gerçekleştiği bu devirde vilâyetimizin böylesine kuruluşlara kavuşması ayrıca sevindirici bir niteliktir.

Türk Pirelli İlkokulu'nda bundan böyle yetişecek çocukların memleket kalkınmasında faydalı ve yararlı bir insan olmaları dileğimizdir» demiştir.

Okul müdürünün konuşmasından sonra bir erkek öğrenci «Okul Sevgisi», bir kız öğrenci de «Öğretmen» adlı şiirleri okumuşlardır.

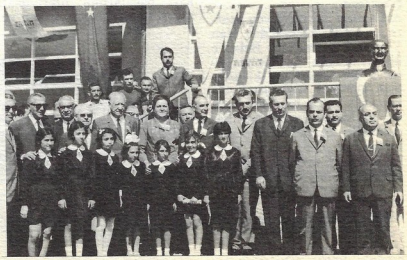
Mikrofona gelen Kocaeli Millî Eğitim Müdürü Sabri Yahşi ise; «Aziz misafirler, kıymetli meslektaşlarım, sevgili çocuklar; bugün 1968-69 öğretim yılına başlamış, ilköğretim haftasını beraber kutlama ve bu irfan yuvasını hizmete açmanın sevinç ve mutluluğu içindeyiz.

Bu sevinç ve heyecanımızı geleceğimizin daha mükemmele dayandığının bir ifadesi olarak görüyoruz.

Ülkücü meslektaşlarım, öğrencileri yarına hazırlayacak, onların memleket kalkınmasındaki yerlerini sizler belli edeceksiniz.

Onlar da sizlerin bu çabasına çalışmalariyle yardımcı olacaklardır. Böylece karşılıklı sevgi, saygı ve çalışmadan yarınımız daha iyi bir temele dayanacaktır.

Türk Pirelli Lâstikleri A.Ş. İdare Meclisi reisi İzzet Akosman bir okul öğrencisine başarılar dilerken...



Kocaeli Vilâyet erkânı, İzmit Belediye erkânı ve Türk Pirelli ileri gelenleri öğrencilerle birlikte Türk Pirelli İlkokulu önünde...

Böylesine güzel bir ilkokulu armağan eden Türk Pirelli'ye, arsanın verilmesinde Belediye Başkanına ve inşaasında büyük yardımlarını gördüğümüz şehrimiz bayındırlık müdürüne sonsuz şükranlarımızı sunarız.

Bu irfan yuvasının hayırlı ve uğurlu olmasını ve 1968-69 öğretim yılının başarılı, mutluluklarla dolu geçmesini diler, hepinizi saygı ve sevgiyle selâmlarım» diyerek sözü Türk Pirelli Lâstikleri Anonim Şirketi İdare Meclis Reisi İzzet Akosman'a bırakmıştır.

Kısa konuşmasında Akosman «Burada bulunan tüm misafirleri ve genç nesli hürmetle selâmlarım.

Bugün küçük boylariyle A-B-C'nin tesirinde olanlar, yarının Türkiye'sine ışık tutacaklar ve onun yükselmesine katkıda bulunacaklardır.

Türk Pirelli Lâstikleri Anonim Şirketi; mill' ekonomide aldığı rolü millî eğitimde de ifa etmeğe çalışmaktadır. Halen Biga'da bir ilkokulumuz, Türk Eğitim Vakfı çalışmaları içinde de yirmi burslu üniversite öğrencimiz vardır.

Sayın misafirler; biz bu çalışmalarımızı bir atasözünden almaktayız. O atasözü derki: «Bir seneni emniyete almak istersen buğday ek. On seneni emniyete almak istersen her çeşit ağaç ek. Yüz seneni emniyete almak istersen etrafındakileri okut». İşte kıymetli misafirlerimiz, mill' ekonominin yanı sıra millî eğitime de biraz olsun yardımcı olmak istedik. Temenni ediyorum ki, buradan yetişenler mes'ut ve müreffeh Türkiye'nin şahidi olsunlar. Memlekete ve millete hayırlı olması dileğiyle hepinizi hürmetle selâmlarım» demiştir.

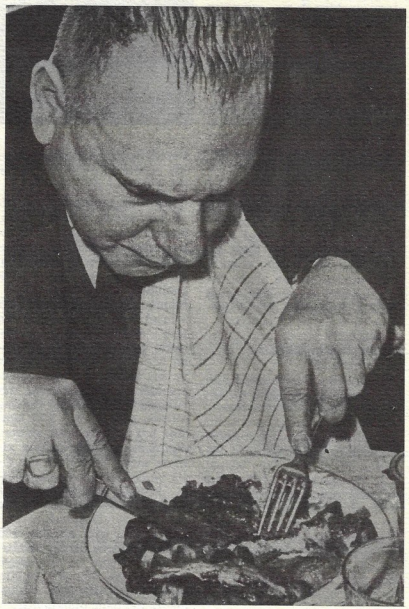
Son olarak söz alan Kocaeli Vali muavini Turgut Beygo işleri dolayısiyle törene katılamayan Kocaeli Valisi Hüseyin Meydanoğlu'nun sevgi ve selâmlarını iletmiş ve «Saygıdeğer misafirlerimiz, bugünün iki ayrı özelliği var. Birincisi kurulduğundan bu yana sosyal faaliyetleri her zaman destekleyen Türk Pirelli bir ilkokul yaptırmış bizleri sonsuz sevince boğmuştur.

İkincisi ise, Millî Eğitim Haftası'nın başlamasıdır. Yurt için çalışmak burada okuyacak öğrencilerin tek vazifeleri olacaktır» demiş ve okulun açılışını İzzet Akosman'dan istemiştir.

Bu arada öğrencilere birer de çanta hediye edilmiş ve davetlilerle birlikte okul gezilmiştir.

TIBBİ KONULAR

MİĞDENİZ VE SAĞLIĞINIZ



Bilhassa çağımızda mide rahatsızlıklarından şikâyet edenlerin sayısı çok artmıştır. Başlıca belirtileri midede eksime, kramp, ağrı ve hazımsızlık olan mide rahatsızlıklarında kötü alışkanlıklar ve sinir gerginliği büyük rol oynar. Bu yazımızda sizlere mide rahatsızlıkları ile ilgili olarak, kolayca tatbik edebileceğiniz gerek önleyici gerek tedavi edici bazı tavsiyelerde bulunacağız.

Bunları altı ayrı grup içinde toplayabiliriz:

1. Sık ve az yemek:
Günde bir veya iki kere çok ve çeşitli yemek yemekten kaçınınız. Bunun yerine günde üç, dört, hattâ beş kere, az miktarda ve mümkünse fazla karışık olmayan yemekler yiyiniz.

2. Sükûnet:
Sofraya oturmadan önce, eğer mümkün olursa, birkaç dakika oturarak veya uzanarak dinlendikten sonra yemeğe başlayınız. Yemek süresince de okumak veya sofrada bulunan diğer kişilerle münakaşalara girişmek çok ciddî konuları tartışmak, v.s. gibi zihni yorucu ve meşgul edici şeylerden kaçınınız.

3. Yemekleri yavaş çiğneyiniz:
İyice çiğnenmeden yenilen yemekler daha güç hazmedilir ve midenin fazla yorulmasına sebep olur.
Tükürük guddelerinin salgılarından yeteri kadar yararlanmamış olduklarından, içlerindeki amidonların midedeki dönüşümleri güç olduğu gibi, az çiğnenerek mideye miden yiyeceklerin midedeki salgılar tarafından öğütülmeleri de gecikir ve hazım süresi uzar.

4. Fazla sigara içmeyiniz:
Bilhassa aç karnına ve yemek esnasında sigara içmek, kana karışan nikotinin mide zarını tahriş etmesinden ötürü, son derece zararlıdır.

5. Gıdalarınızı dikkatle seçiniz:
Mide rahatsızlıklarında en zararlı gıdaların başında, yağda kızartılmış yiyecekler, fazla biber ve baharat, yağlı etler, çiğ sebze ve meyvalar ve çikolata veya pasta gibi çok tatlı ve hazmı güç yiyecekler gelir. Meyvaları komposto olarak, sebzeleri haşlanmış, et, balık ve tavuk gibi yiyecekleri de ızgara olarak yemek doğru olur. Süt ve tereyağı mide için bilhassa faydalı olan gıdalardandır.

EVLENME

Şirketimiz piyasa araştırma servisi şefi Aydoğan Angıç 16 Eylül 1968 pazartesi günü İzmirde Tülin Kararslanoğlu ile evlendiler. Aileleri tebrik eder gençlere mutluluklar dileriz.

Türk Pirelli

EVLENME

Şirketimiz teknik servisinden Süleyman Bahçıvan ile Şükran Bahçıvan 5 Ağustos 1968 pazartesi günü evlendiler. Yeni evlilere mutluluklar diler, her iki aileyi de tebrik ederiz.

Türk Pirelli

DENİZALTI ZENGİNLİKLERİ

İnsanların yeryüzündeki hayatlarının devamı, gelecekteki yıllarda büyük ölçüde denizlerin zenginliklerine bağlı olacak.

Denizler dünya yüzeyinin %70'ini kapsarlar. Bununla birlikte bugün dahi denizler hakkında elde olan bilgi çok azdır. Denizle ilgili araştırmalarda çalışan Fransız bilginlerinden Roger Revelle'e göre dünyadaki denizlerin diplerinin ancak %2'inin topoğrafyası mevcuttur. Akıntıları kesin olarak belirten bir harita yoktur. Hattâ, golfistrim'in dahi yol boyu tam olarak belirlenmemiştir. Bununla birlikte, aşağı yukarı yüz yıldır, insanların gelecekte denizlerin ve deniz diplerinin zenginliklerine başvurmadan hayatlarının devam edemeyeceği bilinmektedir.

Bu olgunun sonucu olarak da ortaya yeni bir bilim çıkmıştır: «Denizler bilimi». Bu bilimle uğraşanların çok süratli hareket etmeleri ve sıkı çalışmaları gerekiyor. Yirminci yüzyılın sonunda, nüfus artışından ötürü, (2000 yılında dünya nüfusunun 6,5 milyar olacağı tahmin edilmektedir) bugünkü ihtiyaçlarda 12-20 misli artmış olacaktır.

Dünya nüfusunun yarısının ilkel şartlar altında bulunmasına rağmen, sadece son elli yıl içinde, bundan önceki yüzyıllar boyunca yoğaltılmış madenlerin toplamına eşit bir miktarın kullanılmış olduğu göz önüne alınırsa bu artış tahmininin aşırı olmadığı söylenebilir.

Aslında Okyanuslar henüz açımsama çağındadırlar ve halen dünyanın çeşitli denizlerinde yapılan araştırmalar ve çalışmalar henüz yeni sayılabilir. Denizler biliminin modern bir bilim olarak ele alınması Fransız Consteau ile başlamıştır. İlk defa onun icadı olan özerkli dalgıç elbisesiyle deniz diplerinde uzun ve ciddî araştırmalara başlandı. Ama bununla inilebilen derinlik yeterli değildi. Bugün bu bilimle ilgili araştırmalara en çok önem veren devletler Fransa, A.B.D. ve Rusya'dır. Ve bu ülkelerde yüzlerce kişi sadece bu bilim alanında çalışmak üzere özel olarak yetiştirilmektedir.

Bu araştırmalarda denizaltılar, dalgıçlar, hattâ robotlar kullanılmaktadır. Uzay adamları gibi şimdi de denizaltı adamları, yani bir çeşit modern dalgıç tipi ortaya çıkmıştır. Bunların giydiği son derece hafif, basınca ve soğuğa karşı dayanıklı özel elbiseler, uzay adamlarınınkilerden pek farklı değildir.

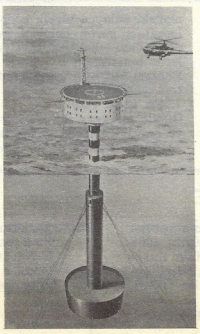
Deniz-dibi araştırmalarında verimli sonuçlar alabilmek için önemli olan iki nokta, mümkün olduğu kadar derinlere inebilmek ve mümkün olduğu kadar uzun bir süre kalabilmektir.

Bugüne kadar bir denizaltının inebildiği en uzun derinlik 1800 m.dir. Gelecek yıllarda A.B.D.'deki askerî denizaltılarla 4500-6000 m.ye kadar dalınabileceği tahmin edilmektedir.

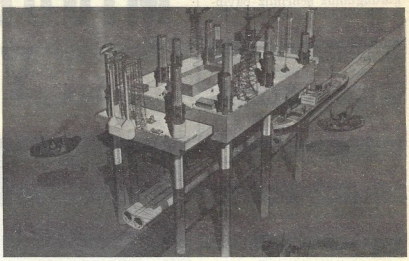
Tekne kısımları özel bir cins çelikten yapılmış olan gemiler 3000 m. derinliğe kadar olan basınca mukavemet edebilmekte, daha derinlerde ise bu çeliğin yerine füzelerde bulunan bir çeşit nikel katışımı gerekmektedir. İster askerî, ister sivil olsun, araştırmalarda kullanılan bütün denizaltıların bu amaçla deniz dibinde kaldıkları süre bugün için en fazla 10-12 saattir.

DENİZALTI ARAŞTIRMALARINDA ÇALIŞANLAR

Marsilya'da, denizaltında 120 m. derinlikte yapılan ve bazen günlerce süren araştırmalardaki çalışma şartlarını geliştirmek amaciyle, çeşitli denemeler yapılmaktadır. Bu denemeler, içindeki basınç 120 m. derinlikteki basınca tekabül eden bir «tavan teknesi»nin içinde günde iki kere ikişer saatlik bir süreyle 6 gün çalışan, iki kişi üzerinde yapılmıştır. Bunlar, azot yerine helyum kullanılmış olan sunî bir atmosfer içinde



Bir okyanus platformu...



Temeli deniz dibinde kurulmuş, gerek denizaltında, gerek deniz üstündeki taşıt vs. ile radar aracılığiyle irtibat kurabilen bir okyanus platformu...

nefes almışlardır. Helyum, azot gibi kanda erimediğinden, basınç dışına çıkıldığında vuku bulan tehlikeler azalmaktadır. Bu deneme sırasında, çalışanların aldıkları gıda problemi de incelenmiştir.

İçinde helyum bulunan bir atmosferde yenilen şeylerin tadı değiştiğinden, denemede çalışanların bu değişimi hoş görüp görmeyecekleri ve bu değişime karşı gösterecekleri tepki üzerinde durulmuştur. Böyle bir basınç altında çalışan her kişi kendine has değişiklikler gösterdiğinden, bu özel şartlar altında aldığı gıdanın onun fizik ve psikolojik durumundaki etkisi büyüktür. Aynı problem astronotlar içinde mevcuttur. Denemenin sonunda, altı gün süreyle 120 m. derinlikteki basınç atmosferinde çalışan ve denemeye tabi tutulan bu iki kişinin sağlık durumlarında hiçbir menfî değişim olmamıştır.

Denizin derinliklerindeki çalışma ve araştırmalarda ortaya çıkan önemli bir sorunda, yapılması gereken işleri insanların mı yoksa robotların mı yapması gerektiğidir. Aynı soru bugün uzay araştırmaları için de bahis konusudur. Halen mevcut robotların arasında en yetkin olanı «motot» adı verilen ve suyun altında 90 m. derinlikte çalışabilen bir robottur. Bu robot ilk defa Shell petrol şirketi tarafından yaptırılmış ve Oregon'da Shell şirketine ait deniz dibindeki petrol kuyularının civata somunlarını sıkıştırmak için de kullanılmıştır. Bunu idare eden kişi ufak bir teknede bulunmakta ve aradaki ilişki robotun üzerindeki bir televizyon vericisine bağlı bir kablo ile temin edilmektedir.

Deniz dibinde araştırma yapan kişilerin normal olarak çalışabildikleri en fazla derinlik 120 m.dir. Şimdi bu derinlikte daha uzun bir süre kalabilmek ve çalışabilmek için gerekli yeni metodlar incelenmektedir.

Eski metodlarla 120 m. derinlikte kalma süresi en çok 30 dakikadır. Derinlik arttıkça, en büyük tehlike, nefes almak için gerekli havanın değişiminden ileri gelir. Çok fazla teneffüs edildiğinde, basınç fazla olduğundan, azot gazı bir çeşit narkoz gibi uyuşturucu bir etki yapmaktadır. Onun için oksijen oranını azaltmak ve azotu helyum gazı ile takviye etmek gerekmektedir. Çok derinlerde helyum yerine neon gazı kullanılmakta, ama bu ise, dakikada aşağı yukarı 1500 TL. na mal olduğundan uzun süre kullanılması mümkün olamamaktadır.

Çeşitli tehlikelere rağmen araştırmaların devam etmesi, bunlara harcanan parayı deniz dibindeki zenginliklerin bol bol karşılayabilecek durumda olmasından ötürüdür. Bu zenginliklerin başında balıkçılık gelir. Balıklarla ilgili ilk bilimsel araştırma 1872 yılında İngilizler tarafından yapılmıştır. «Challenger» adlı gemiyle giden ilgililer, dört yıl süresince, dünyanın çeşitli denizlerinde araştırmalar yaparak, o zamana kadar bilinmeyen 4717 çeşit balık numunesi toplamışlar ve binlerce sayfalık not tutmuşlardı.

Bugünkü tahminlere göre her yıl denizlerde üreyen balık sayısının 100 milyar ton civarında olmasına rağmen, bütün dünyada tutulan balık

VE YENİ ARAŞTIRMALAR

Derleyen: Selma Keşmir

sayısı 30 milyon tonu aşmamaktadır. Yapılan bilimsel araştırmaların ve çalışmaların sonucu olarak Rusya'da son on yıl içinde balık istihsali iki milyondan dört milyon tonaçıkmıştır. Denizlerin ürün verme gücünü arttırabilmek amaciyle Amerika'da Kaliforniya sahilleri boyunca 16 tane denizaltı istasyonu kurulmuştur. İçlerinde balıkların muhafazası için geniş yerleri olan bu istasyonlara bir çeşit denizaltı çiftliği denebilir.

Bunlarda balıkların ne gibi yiyeceklerden daha çok yararlandıkları ve hangi çeşit yosunlarla kaplı bir çevre içinde daha fazla ürediklerini öğrenebilmek amaciyle denemeler yapılmaktadır. Örneğin, bir ton balığının 10 kg. olabilmesi için 4 yıl gerekmekte, ama böyle bir denizaltı çiftliğinde bu sürenin yarısı aynı sonuç için yetmektedir.

Bilginler ayrıca atom pilleri kullanarak deniz diplerinin çok derin ve verimsiz bölümlerindeki balıkları daha yukarı çıkartabilecek veya çekecek su cereyanları meydana getirmeği düşünmektedirler.

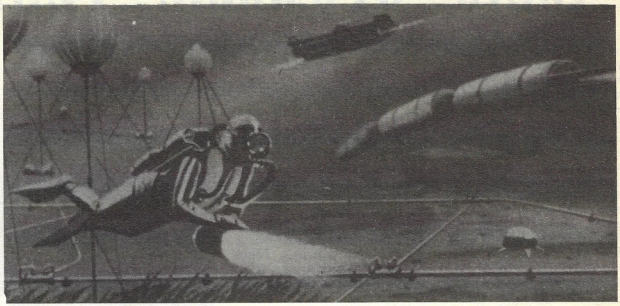
Deniz diplerindeki maden ve petrol kaynaklarına gelince...

Amerikalılar ve Ruslar çok hassas manyetometreleri olan ufak denizaltılar inşa etmişlerdir. Bunların sayesinde deniz diplerindeki maden yataklarının yerlerini bulmak kolaylaşmıştır.

Yapılan tahminlere göre denizlerde 160 milyon ton tuz ve on milyar ton civarında altın, nikel, demir ve potas bulunmaktadır. Daha derin sularda fosfor, manganez, kobalt ve nikel yatakları vardır.

Ayrıca, A.B.D. de yapılmış istatistiklere göre, 1500 yılından beri batmış olan bir milyondan fazla gemiyle birlikte gömülmüş olan altın ve gümüşün tutarı, şimdiye kadar yeryüzündeki toprak altından çıkarılmış olan miktarın dörtte birini bulmaktadır. Bugün için okyanuslardan elde edilen en önemli gelir kaynağını petrol ve gaz temin etmektedir.

Petrol şirketleri birkaç yıldır çok derin olmayan denizlerde sondalarla petrol çıkarttıkları gibi, yavaş yavaş bu işi daha derin sularda da denemeğe başlamışlardır. Bir tahmine göre 1975 yılında 300 m. derinlikten petrol ve gaz elde etmek mümkün olacaktır.



Denizaltındaki araştırma, çalışma alanları çoğunlukla kuyulardan 50 km. uzaklıkta ve derinliği ortalama 100 m. yi geçmeyen yerlerdir. Güneşin ışınlarından da yararlanan bu alanlarda, tahminen yirmi yıl sonra, laboratuarları, balık çiftlikleri, yolları, hattâ turistik ve spor tesisleri ile denizaltı kolonileri kurulması düşünülmektedir. Deniz dibinde kurulması düşünülen denizaltı şehirlerinin veya kolonilerinin yaşanabilir yerler durumuna gelebilmesi için yapılacak ilk iş, derinlikten ötürü ortaya çıkabilecek engelleri ortadan kaldırmağa çalışmaktadır. Bununla ilgili olarak halen A.B.D. de General Electric şirketine bağlı bir bilgin grubu Amerikan donanmasına bağlı uzmanlarla iş birliği yapmakta ve tahminlerine göre böyle bir tasarının ilk denemesi için en az 8-10 yıllık bir çalışma devresi gerekmektedir.

Deniz zenginliklerinin ve kaynaklarının işletilebilmesi ve değerlendirilmesiyle birlikte, insanların kullandıkları malzemelerde, tekniklerde, hattâ yaşantılarında büyük değişimler olacaktır. Örneğin, on yıl önce keşfedilmiş olan «algine» adlı kimyevî madde, bağırsak hastalıklarında, ülserde, kanamaları durdurmada kullanıldığı gibi, sanayiide de yakıt topağlarının, kâğıt hamurunun, fotoğraf filmlerinin ve yapıştırıcılarının imalinde de kullanılmaktadır.

Denizlerden elde edilen şeylerin en önemlilerinden birisi de, dünyanın çok ihtiyacı olan su ve elektrik istihsali için gerekli enerjidir. Bu enerji bazı bölgelerde yüzeye yakın suyla derinlerdeki suyun ısı farkından elde edilmektedir.

A.B.D. de halen okyanus araştırmalarında kullanılan ve bu işle ilgili olarak teçhizatlandırılmış 60 gemi mevcuttur. Rusya'da ise laboratuarlı 6000 tonluk dokuz gemi, atomla çalışan 12.000 tonluk iki buz kırma gemisi ve iki araştırma denizaltısı bulunmaktadır.

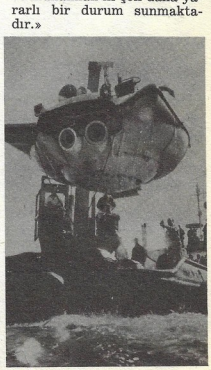
Denizlerle ilgili olarak:

Halen üzerinde çalışılan, bir kısmı yürürlükte olan tasarıları ve deniz diplerindeki çalışma ve araştırma işletmelerinin çeşitli şekillerini söylece özetleyebiliriz:

1. Deniz suyundan tuzu ayırmak için özel olarak teçhizatlandırılmış, kuyularda ilşeyen gemiler.
2. Petrol çıkartılması.
3. Plânktron üretimini kolaylaştıran, yukarı çekici sıcak su cereyanları meydana getiren atomik reaktörler.
4. Belirli bölgelerdeki balıkların yaşantılarını incelemek için kurulmuş, içinde 12 kişinin çalıştığı ve yer değiştirebilen büyük denizaltı istasyonları.
5. Yeni balıkçı gemileri: Bunlarda bulunan özel bir ışık ve elektrik tertibatının meydana getirdiği çekim alanı balıkların toplanmasına sebep olmakta, sonra bunlar pompalar vasıtasiyle yukarı çıkartılmaktadır.
6. Gerekince yer değiştirebilen araştırma istasyonları
7. Balık üretme çiftlikleri.
8. Balıklara hazırlanmış özel yiyeceklerin bulunduğu kapları doldurmak için balık çiftliklerine yiyecek taşıyan ufak denizaltı tekneleri.
9. Maden yatakları: Madenler özel bir boru hattıyla işlenmek üzere deniz üstünde kurulmuş olan seyyar (devingen) bir tesise çıkartılıyor.
10. Özel bir gemide çalışanların, radyo dalgalariyle işleyen motörler vasıtasiyle idare ettikleri ve diplerinde bir ışık kaynağı bulunan ağlar.
11. Teknisyenlerin kontrolü altında çalışan ve deniz dibindeki makinelere elektrik enerjisi sağlayan nükleer merkezler.
12. Otomatik makineler.
13. İnsanlar tarafından idare edilen ve arama-taramada kullanılan makineler.
14. Nükleer enerji araciyle tuzlu suyun tatlı suya çevrilmesi.
15. Mağnezyum çıkartılması.
16. Bromür çıkartılması.

Yazımıza Amerikalı bilgin T. H. Spilhaus'ın şu sözleriyle son verelim:

«Denizlerin derinlikleri bugün için insanlara aya nazaran en az onun kadar ilginç ve muhakkak ki çok daha yararlı bir durum sunmaktadır.»



Albay Costeau'nun denizaltı ilmi araştırmalar gemisi. Bu tip denizaltıların 1970 den sonra, 600 metre derinliğe inebilecekleri tahmin ediliyor

VOLVO OTOMOBİL TESİSLERİ

temelatma töreni yapıldı

Ordu Yardımlaşma Kurumu tarafından Bursa Sanayi Sitesinde temeli atılan, 350 milyon liraya mal olacak ve 700.000 metre karelik bir alanı kaplayacak, yılda tek vardiyada 20 bin, çift vardiyada 40 bin otomobil imal edecek ve 1970 yılı ortalarında imalâta başlayacak olan Volvo otomobil tesislerinin temel atma töreni evvelki ay yapıldı. Memleketimizde binek otomobil talebinin hızla arttığı ve bu talebin karşılanması için yurt dışına milyonlarca döviz gittiğini göz önüne alan Ordu Yardımlaşma Kurumu bu hayırlı endüstri kolunu kurmak için teşebbüse geçmiştir.

1970 ortalarına doğru imalâta geçecek olan fabrikada ilk yıl yerli imalât oranı %55 olacaktır. En kısa sürede tüm imalâta ulaşılması hedef alınmıştır. Tüm imalâtı hedef alan projede dişli kutusu ve diferansiyel ile motor fabrikası da yer almaktadır.

Bu suretle fabrikanın memleketimize sağlayacağı döviz tasarrufu 1971 yılında 10 milyon, 1975 yılında ise 32 milyon doları bulacaktır.

Tamamen yerli sermaye ile ve memleketimizin şartlarına uygun bir şekilde imal edilecek olan Volvo otomobilleri tesislerinin amaçlarından biri de; yurdumuzdaki kaliteli iş gücünü verimli bir imalât alanına götürmektir. Böylece geniş bir iş sahası açılacak, yan sanayinin kurulmasına ve yerli sermaye ile yerli emek işbirliğinin başarılı bir örneğinin verilmesine yol açacak, aynı zamanda bölgenin gelişmesinde de büyük faydalar sağlayacaktır.

Devlet Başkanımız Sunay tören yerine gelirken...

VOLVO OTOMOBİLİ

İlk defa 1927 yılında piyasaya sunulan Volvo otomobilleri bugün dünyanın her tarafında satılan ve tanınan otomobiller arasındadır. İsveç'in en büyük fabrikalarından biri olan AB Volvo firmasının yaptığı otomobiller 1967 de Amerika'da (Yılın Otomobili) ilân edilmiş, Afrika, Avusturalya ve Avrupa'da çeşitli rally'lerde birincilikler ve birçok ülkelerde başarı armağanları kazanmıştır.

Gövde sağlamlığı, fren tertibatının mükemmelliği ve çok uzun yıllar dayanması ile ün yapan Volvo Otomobillerinin, memleketimizde önce 4 kapılı, 85 BG. motorlu, P-144 modelleri imal edilecektir.

VOLVO OTOMOBİLİ VE BAZI ÖZELLİKLERİ

Ölçüler:
Ağırlık: 1150 kg.
Uzunluk: 4.64 cm.
Genişlik: 1.73 cm.
Yükseklik: 1.45 cm.
Dingil mesafesi: 2.60 cm.
Lâstikler: 1.65-15
Benzin deposu: 58 litre.
Motor:
Silindir sayısı: 4
Silindir hacmi: 1.78 litre.
Güç: 85 BG.
Kompresyon oranı: 8.7 : 1
Vites:
Vites adedi: 4 ileri, bir geri.
Vites oranları: 1. vites:3.13:1
2. vites:1.99:1
3. vites:1.36:1
4. vites: 1:1
Geri vites:3.25:1
Elektrik Sistemi:
Akü: 12 V. 60 amper.
Dinamo: 360 W.

FREN SİSTEMİ

Volvo'nun fren sistemi, başka otomobillerden tamamen değişik olarak, iki devreli servo sistemidir. Devrelerden biri iki ön ve bir arka tekerleğe kumanda etmekte ve disk tipi olan bu frenler, çifte emniyet sağlamaktadır. Devrelerden biri arızalanırsa, diğerinin frenleme tesiri %80 dir.

KAROSERİ

Otomobilin karoseri, özel alaşımlı, çok dayanıklı saçtan yapılmıştır. Paslanmaya karşı sıcak galvaniz banyosu, çürümeye karşı da ana kirişlere havalandırma yapılmaktadır. Boyanın dayanıklılığı için, karoser üzerinde astar ve fosfat katından sonra beş kat boya bulunmaktadır.

Cumhurbaşkanımız Cevdet Sunay «Volvo otomobil tesisleri»nin temeline ilk harcı koyarken.

Sunay, Bursa'daki törende, Ordu Yardımlaşma Kurumu yöneticileri, İsveç Başkonsolosu ve Volvo temsilcileriyle beraber...

ISITMA VE HAVALANDIRMA SİSTEMİ

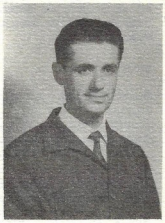
Volvo'da havalandırma en sıcak ve en soğuk hava şartlarına göre ayarlanmıştır. Buzlanmaya karşı ön camlarda 3, arka camlarda da iki çıkış ağzından defroster çalışmakta, havalandırma iki devirli vantilâtörlerle yapılmaktadır.
Böylece hem ön hem de arka kanapelerin ısınma ve serinlemeleri temin edilmiş olmaktadır.

DİĞER ÖZELLİKLER

Türkiye'de imal edilecek Volvo otomobiller, memleketimiz şartlarına uydurularak, ön kanape yekpare ve vites direksiyonda olarak tesbit edilmiş, böylece gerektiğinde altı kişinin rahatça yolculuk yapması sağlanmıştır.
İstenildiğinde ön kanape arkaya yatabilmekte ve uzun yolculukları kolaylaştırmaktadır.
80 dereceye kadar açılan kapıları, rahat koltukları ve sessiz motoru ile Volvo aynı zamanda konforlu bir otomobil özelliği kazanmaktadır.
Volvo'nun dünyaca meşhur (emniyeti) uzun tecrübelerden sonra sağlanmıştır. Çarpışma anında ön cam yekpare olarak ileri fırlamakta ve direksiyon bir pim vasıtasiyle öne kaymaktadır.
Böylece kazaların çoğunda ölüm sebebi olan başın ön cama çarpması, direksiyon volanının göğüse girmesi gibi tehlikeler ortadan kaldırılmıştır. Çarpışma anında kapıların açılmaması, dışarı fırlama tehlikesini de önlemektedir.

Bursa'daki törende şeref locasında töreni izleyenler

TÜRK PİRELLİ'NİN İZMİT FABRİKASI MÜDÜRÜ DEĞİŞTİ



Yük. Müh.
Enrico GAMNA

Yük. Müh.
Luigi LIVIO

Türk Pirelli Lâstikleri A.Ş. nin İzmit Fabrikası Müdürü Yük. Müh. Enrico Gamna Pirelli s.p.A. nezdinde önemli bir göreve tayin olunmuş ve 31 Ağustos 1968 tarihinde Türk Pirelli'den ve Memleketimizden ayrılmıştır.
20 Eylül 1922 tarihinde İtalya'nın Torino şehrinde doğan Bay Gamna tahsilini Torino ve Milâno Politeknik okullarında ikmal etmiş ve 1949 yılında Yüksek Mühendis olarak Pirelli camiasına katılmış, muhtelif hizmetler gördükten ve bilhassa Tivoli Fabrikasında önemli görevler deruhte ettikten sonra 1961 yılında Türk Pirelli'nin yeni kurulmakta olan İzmit Fabrikası Müdürlüğüne getirilmiştir.
Memleketimizde bulunduğu yedi yıl zarfında gerek uzman, gerekse idareci olarak çok müsmir faaliyet gösteren Yük. Müh. Enrico Gamna'nın Türkiye'de yeni teessüs etmiş tekerlek lâstiği sanayiindeki hizmetleri daima hatırlanacaktır.
Bay Gamna'nın ayrılması ile boşalan Müdürlük görevine, Fabrikanın kuruluşundan beri Teknolojik Servisler Şefliğini ifa etmekte olan Yüksek Kimya Mühendisi Luigi Livio atanmıştır.
Bay Livio, 29 Haziran 1927 tarihinde İtalya'da Milâno'da doğmuş, 1952 yılında Milâno Politekniği Kimya bölümünden mezun olmuş ve aynı yıl Pirelli'ye intisap etmiştir. 1962 yılı sonlarında Memleketimize gelen Yük. Müh. Luigi Livio lâstik teknolojisinde derin bir tecrübeye sahiptir. Evli olup, 9 ve 7 yaşlarında iki kız çocuğu vardır, kısa zamanda gayet güzel Türkçe öğrenmiştir.
Türk Pirelli Lâstikleri A.Ş. nin İzmit Fabrikasının eski ve yeni Müdürlerini selâmlar, her ikisine de yeni ve önemli görevlerinde başarılar dileriz.

TÜRK—PİRELLİ

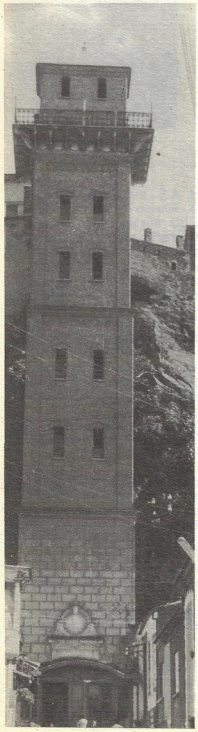
Ege'nin güzel ve şirin köşesi :

İZMİR VE ÜÇ SEMBO

Dünyanın hemen her şehrinde sembolleşmiş yapılar mevcuttur. Bunlar arasında Paris'in Eiffel kulesi, Londra'nın Big-Ben'i, New York' un Hürriyet anıtı, Pizza'nın eğri kulesi, Roma'nın Coliseum'u, Atina'nın Akropol'ü, Kahire'nin Ehramlar'ı, Berlin'in Brandenburgentor'u, Moskova'nın Kremlin sarayı, Hindistan'ın Taç Mahal'i gibi yapılar dünya çapında birer sembol teşkil etmektedirler.

Güzel İzmir'in nârin saat kulesi de bu dünya çapında ün yapmış semboller arasında yer almaktadır şüphesiz ki. Ancak ne var ki, İzmir bu güzel Saat Kulesi'nin yanısıra en az bu güzel kule kadar ünlü iki sembole daha sahip bulunmaktadır. Bunlardan birisi Kadifekale, diğeri ise bugün dünyanın hemen hiçbir yerinde bir benzeri daha olmayan «Asansörü»dür.

İşte Güzel İzmir'in 46 ncı kurtuluş yıldönümünü kutladığımız bugünlerde, Ege'nin bu şirin şehrine sembol olmuş üç yapıdan kısaca bahsedeceğiz:



Asansör...

SAAT KULESİ

Bugün Konak meydanında, Ege'nin lâcivert dalgalarının dövdüğü rıhtımın biraz ilerisinde yükselen 25 metrelik saat kulesi, 1901 yılında Sultan Abdülhamid'in İzmir'e bir cemilesi olarak Küçük Said Paşa tarafından inşa ettirilmiş bulunmaktadır. 12 sütunu üzerinde yükselen bu kulenin dört tarafında dört küçük kubbenin altında dört tane de çeşme bulunmaktadır. Yakın zamana kadar etrafına yapılan köhne binalar arasında sıkışık bir vaziyette bulunan bu güzel Saat Kulesi, kısa bir süre önce etrafının istimlâk edilmesiyle bütün güzelliği ile ortaya çıkmış bulunmaktadır.

Bu saat kulesinin tarihimizde de önemli bir yeri vardır. 15 mayıs 1919 günü Yunanlıların işgaline uğrayan İzmir' de, gazeteci Hasan Tahsin bey ile arkadaşları bu saat kulesinin önünde düşman kuvvetlerine karşı durmuşlar ve o gün düşmana ilk kurşunu orada atmışlardır. Yunan askerleri tarafından açılan yaylım ateşi sonucu 'bu saat kulesinin hemen önünde şehit düşen bu bir avuç kahraman Türkün aziz hâtıralarına izafeten 1960 yılında, bu saat kulesinin hemen yanında bir anıt dikilmiştir.

Geceleri özel ışıklandırma tertibatı sayesinde ayrı bir güzelliğe bürünen bu sembolleşmiş Saat Kulesi, İzmir'e gelen büyük turist kafilelerinin pek haklı olarak büyük ilgisini çekmektedir.

ASANSÖR

Güzel İzmir'e sembol olmuş yapılardan ikincisi, dünyanın

Kadifekale'nin uzaktan Efes oteli bahçesinden bir görünüşü

hemen hiçbir şehrinde bir benzeri daha olmayan ünlü «Asansör»üdür. İzmir'in biri hemen kıyıda, diğeri ise ondan en az 40 metre yükseklikte olan iki semtini birbirine bağlamak üzere kurulan bu «Asansör» bugün tam 62 yaşındadır.

Çok dik olan bir yokuşu at arabalarının tırmanamaması yüzünden işini bilen bir rum tarafından sırf ticarî gaye ile 1906 yılında inşa ettirilen bu «Asansör» sayesinde iki semt büyük bir kolaylık içinde birbirine bağlanıvermiştir.

50 metre yüksekliğindeki bu asansör inşaasından kısa bir süre sonra yine İzmirli bir musevî tarafından satın alınmış, daha sonra da Şerif Remzi Bey adında bir iş adamımızın malı olmuştur.

Muayyen bir ücret mukabili binilip yukarı çıkılan bu asansörün bütün İzmir'e hâkim terası 1940-1945 yılları arasında gazino olarak halkın hizmetine açılmıştı. Ancak bir çok kimsenin bu terastan atlamak suretiyle intihar etmeleri ve bu intiharların bir salgın halini alması karşısında gazino kapatıldığı gibi «İntihar kulesi» adını alan asansörün etrafı da tel örgüler ile çevrilmişti.

Varyant yolunun açılmasıyla eski önemini kaybeden Asansör bugün yine işler durumda bulunmaktadır. Ancak ne var ki, günümüzde eskisi kadar büyük bir ilgi çekmekten uzaktır. Bu enteresan yapı bugün sadece İzmir'e özellik veren bir sembol olarak çalışmakta ve daha ziyade turistlerin ilgisine mazhar olabilmektedir.

VE KADİFEKALE

İzmir'in ünlü Kadifekalesi de bu güzel diyarın tarihi kadar bir hayli eskiye dayanmaktadır. Tarihî adı «Pagos» olan bu kale, Milâttan önce 344 senesinde Büyük İskender'in generallerinden Lyzimahos tarafından inşa ettirilmiş bulunmaktadır. Zamanla Roma, Bizans ve Osmanlı devirlerinde muhtelif tamirler gören Kadifekale aslında hayli geniş bir sahayı kaplamakta idi. O zamanki İzmir şehri bu kalenin kalın duvarları arasında kurulmuş bulunuyordu.

Kalınlığı her tarafta ayni olmayan surların üst kısımları Roma ve Bizans, alt kısımları ise Hellenistik devrin izlerini arzetmektedir. Daha yukarı kısımlarda bulunan tuğla örgüler ise karakteristik Osmanlı izini taşır.

LÜ...

1688 yılında İzmir'de vukua gelen büyük deprem sırasında kısmen harabolan Kadifekale'nin hakikî çevresi 6 kilometreyi bulmaktaydı. Bu 6 kilometrelik kalın duvarlar 24 burç ve kule ile tahkim edilmişti. Bu kule ve burçların yükseklikleriyse 20 ilâ 35 metre arasında değişmekte idi.

Eskiden kalenin giriş kapısı üzerinde bulunan ve şehrin armasını teşkil eden Symirna'ya ait mermer baş, Türkler tarafından Sabâ Melikesi Kaydafa'ya benzetildiğinden kale bu isimle anılmaya başlamış ve zamanla Kaydafa adı halk dilinde «Kadifekale» halini almış bulunmaktadır.

Nitekim ünlü gezgin Evliya Çelebi de Kadifekale'nin «İskenderi Kübra ile muassır olan Kidefa Melike nam Yunaniyandan bir kraliçenin binası» olduğunu ileri sürer.

Kadifekale, tarihi boyunca bir çok tahribata maruz kalmıştır. Bunlar zelzele ve muharebelerin tahribatı olmuştur daha ziyade. Milâttan sonra 178, 1664, 1667, 1739, 1880 ve 1928 yıllarındaki zelzeler arasında en büyük tahribatı yapanlar 178 ve 1739 yıllarında vukua gelenler olmuştu. 178 yılındaki zelzelede yalnız Kadifekale değil, ayni zamanda hemen eteklerindeki meşhur Agora da yerle bir hale gelmişti. 1402 yılında İzmir'i işgal eden Timurlenk de şehrin yanı sıra kaleyi de hayli tahrip etmişti.

Bugün Eşrefpaşa üzerinden asfalt bir yolla çıkılan Kadifekale İzmir'in yalnız sembolleşmiş bir yapısı olmakla kalmayıp turistlerin de geniş ilgisini çekmektedir. Buradaki tarihî harabe zenginliğinin yanı sıra şehre olan hâkimiyeti sayesinde sahip olduğu şahane panorama herkesin haklı ilgisine mazhar olmaktadır.

Halen Kadifekale'nin hemen burcu dibinde turistik bir lokanta-gazino ile biraz aşağısında sıralanan kır kahveleri özellikle yaz akşamları ve gecelerinde İzmir'in en hareketli köşesi olmaktadır. Buradan güneşin batışını ve İzmir'in ışıklarının yanışını seyretmek yalnız şair ruhluları değil, en katı yüreklileri dahi duygulandıracak kadar emsalsizdir.

37. İZMİR ENTERNASYONAL FUARI

37. İzmir Uluslararası fuarında büyük ilgiyle karşılanan modern Türk Pirelli pavyonu...

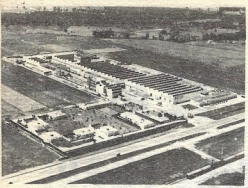
Her yıl olduğu gibi, bu sene de 37. İzmir Uluslararası Fuarı 20 Ağustos 1968 de; kalabalık bir davetli önünde, Ticaret Bakanı Ahmet Türkel'in bir konuşması ile açılmıştır. İzmir Uluslararası Fuarı; bu yıl yeni baştan dekore ve tanzim edilerek, daha değişik bir görünüşe sahip kılınmıştır. 37 inci İzmir Uluslararası fuarı zengin ve renkli pavyonlarının yanında sanat ve kültür hareketleriyle eğlence bakımından da çok renkli bir hava arzetmiştir.

Türk Pirelli her seneki yerinde değişik bir görünüşte kurulan pavyonunda fuarı gezenlerin büyük ilgisini cezbetmiştir. Modern pavyonun arkasındaki sinema salonunda gösterilen 1968 Avrupa Şampiyon Kulüpler final maçını her gece büyük bir seyirci kitlesi heyecanla izlemiştir.

100.000 kişilik Wembley stadında oynanan bu dev maç Manchester United ile Benfica arasında normal süresinde berabere kalınca oyun iki devre 30 dakika daha uzatılmış, neticede İngiltere'nin ünlü ekibi, Portekiz şampiyonunu 4—1 yenerek 1968 Avrupa Şampiyon Kulüpler Turnuvası galibi ilân edilmiştir.

20 Eylül 1968 tarihinde kapanan 37 inci İzmir Uluslararası Fuarını gezenlerin adedi bu yıl rekor bir seviyeye ulaşarak geçtiğimiz senelerin çok üstüne çıkmıştır.

İzmir Uluslararası fuarında Türk Pirelli pavyonu arkasındaki sinema salonu...



1 YILDA 100 DEVRİALEM

Derleyen: Yük. Müh.
Fikret ŞEMİN

teknik köşe

PİRELLİ'NİN İTALYA'DAKİ MERKEZ TEŞKİLÂTINA BAĞLI TEKNİK ASİSTANS VE DENEME HİZMETLERİ BÜROSU MENSUPLARININ YOL DENEMELERİ SIRASINDA KAT'ETTİKLERİ TOPLAM YILLIK MESAFE YÜZ DEVRİALEM SEYAHATİNE TEKÂBÜL ETMEKTEDİR. AKLA GELEBİLECEK HER CİNS YOLDA VE HER TÜRLÜ HAVA ŞARTLARINDA YÜRÜTÜLEN BU DENEME HİZMETLERİ, PİRELLİ MARKASINI TAŞIYAN LÂSTİKLERİN SÜREKLİ OLARAK TEKÂMÜL ETMELERİNDE ÖNEMLİ BİR ROL OYNAMAKTADIR.

On yıl öncesine kadar bir avuç insandan ve üç küçük deneme otomobilinden ibaret olan İtalya'daki Teknik Asistans ve Deneme Hizmetleri Bürosunun deneme kadrosu son birkaç yıl içinde büyük bir gelişme göstererek Pirelli Merkez Teşkilâtının önemli kurmay organlarından birisi durumuna gelmiş bulunmaktadır. Sorumluluğu altında, lâstiklerle ilgili desen, karışım ve yapısal değişikliklerin yol denemeleri aracılığı ile olgunlaştırılması, böylelikle teorik gelişmelerin en kısa zamanda ve en uygun şekilde pratik alana aktarılmalarının sağlanması gibi önemli bir hizmeti bulunan Büro, çalışmalarını şimdi 100 kişi civarında olan kadrosu ve 93 deneme otomobil ve kamyonu ile yürütmektedir.

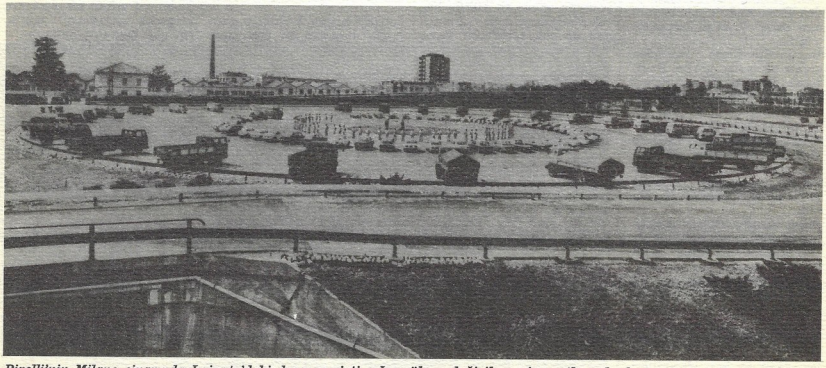
Büronun bugünkü çapına ulaşmasından haklı bir memnuniyet duyan Büro Direktörü Y. Müh. Mario Mezzanotte, teknik bilgisi ile olduğu kadarotomobil kullanmadaki mahareti ile de şöhret sahibidir.

Kendisine, otomobil lâstikleri ile ilgili denemeleri yürüten Y. Müh. Alberto Castori ve kamyon lâstikleriyle ilgili deneme çalışmalarının mesulü olan Y. Müh. Carlo Banchieri yardımcılık etmektedirler.

Büronun yol üzerinde yapılan denemeleri için, İtalya'nın sürat tahdidi olmayan ekspres yollarından olduğu kadar değişik iklim ve zemin şartı arzeden yollardan da faydalanılmakta; İspanya, Yunanistan, Arjantin, Brezilya ve bizzat Türkiye'de denemeler yapılmaktadır. Trafiğe açık yollarda yapılması sakıncalı veya yasak olan aşırı yük denemeleri gibi çalışmalar ise Milano civarında Lainate'deki özel pistte yürütülmektedir.

Kaygan asfalttan taşlı zemine kadar muhtelif yol şartlarında denemeler yapılmasına imkân veren Lainate pistinde, gerek kuru gerekse sun'i olarak ıslak tutulabilen kaygan asfalt zemin üzerinde binek lâstiklerinin viraj alma

Merkez teknik asistans ve deneme hizmetleri bürosunun direktörü Y. Müh. Mario Mezzanotte (ortada) yardımcıları Y. Müh. Carlo Banchieri (solda) ve Y. Müh. Alberto Castori ile...



Pirelli'nin Milano civarında Lainate'deki deneme pisti, ağır yük ve değişik zemin şartlarında denemeler yapılmasına imkân vermektedir.

Denemeler sadece trafiğe açık karayollarında veya Lainate pistinde yapılmamakta, bazen özel denemeler için resimde görülen dere yataklarından da faydalanılmaktadır...

ve frenleme özellikleri tâyin edilebilmekte, kamyon lâstikleri ise yüzde yüzü bulan aşırı yükleme şartlarında kifayet denemelerine tabi tutulabilmektedir.
Hız tahdidi olmayan ekspres yollarda yürütülen yüksek hız denemelerine gelince, Büyük çoğunluğu bu denemelerde kullandığı vasıtalar arasında cidden çok enteresan olanlar vardır ve meselâ saatte 200 km.'nin üzerinde olan hızlarda yapılan denemelerde otomobil meraklılarının yakından tanıdığı Ferrari, Maserati, Lamborghini gibi safkan spor arabalar kullanılmakta; diğer taraftan yüksek hız otobüs ve kamyon lâstikleri de, yüklü ağırlığı 20 tonun üzerinde olan ve bu durumda saatte 130 km.yi aşabilen dev O.M. kamyonları üzerinde denenmektedir.

DÜNYADAN HABERLER

OTOMOBİL MOTÖRLERİNİN GÜCÜ KİLOVAT İLE ÖLÇÜLECEK

Milletlerarası Standardlar Teşkilâtı (I.S.O.), motörlerin güçlerini tarife yarıyan buhar beygiri, CV, HP, SAE, HP ceya PS gibi birimler yerine «kilovat» teriminin kullanılmasını teklif etmektedir. Otomobillerde motör gücünün değişik ülkelerde farklı tarif ve tefsirlere uğraması böylelikle önlenmiş olacaktır.

AMERİKA BİRLEŞİK DEVLETLERİNDE İTHAL MALI OTOMOBİLLERİN SATIŞI ARTIYOR

Amerika Birleşik Devletlerinde satılan ithal malı otomobillerin 1968 yılında ilk defa olarak bir milyon adedi bulacağı tahmin edilmektedir. Toplam iç pazar satışının %10'unu aşacak olan bu değer, Amerikan otomobil firmalarınca yakın zamanlara kadar önemsenmeyen küçük arabaların Amerikan kamu oyu tarafından benimsendiğini açıkça ortaya koymaktadır.

1968'in ilk yarısına ait istatistiklere göre ithal malı otomobiller arasında en fazla satılan marka Volkswagen'dir.

Volkswagen'i Opel, Toyota, Volvo ve Datsun takip etmekte, altıncı durumda ise Fiat bulunmaktadır.

ALMAN ULAŞTIRMA BAKANLIĞI AĞIR KAMYONLARIN KALDIRILIP YERLERİNE DEMİRYOLLARININ TAKVİYE EDİLMESİNE TARAFTAR

Alman Ulaştırma Bakanı Georg Leber'in hazırlamış olduğu plâna göre halen karayollarında 4 tondan ağır kamyonlarla yapılmakta olan ulaştırmanın demiryollarına kaydırılması öngörülmektedir. Artacak olan iş hacmini karşılamak üzere Alman devlet demiryolları modern işletmecilik esaslarına göre reorganize edilecek, böylelikle bir yandan uzun yıllardan beri zarar eden bu teşkilâtın kâra geçmesine çalışılacak, diğer yandan karayollarında trafik akış intizamını zedeleyen ve önemli kazalara sebep olabilen ağır kamyonların peyderpey seferden kaldırılmasıyla şehirlerarası trafikte ferahlık yaratılacaktır.

Ağır kamyon imalâtçılarının ve büyük nakliyecilerin şiddetli tepkisiyle karşılaşan Leber plânı, Alman kamu oyunun önemli bir kısmını teşkil eden otomobil sahipleri tarafından desteklendiğine göre yürürlüğe girmesi ihtimali pek de uzak değildir.

UZEL

Traktörlerin montaj sonu kontrolü.

ticaret ve sanayi ltd. şti.

Röportaj: Tülây İŞBİL

Kalkınma hızının istenilen seviyeyi bulduğu yurdumuzda ziraatın daha doğrusu makinalı ziraat sisteminin oynadığı rolün büyüklüğü artık anlaşılmıştır.

Ziraat alanında kullanılacak traktör - pulluk - harman makineleri ve daha bir çok yardımcı gereçlerin de yurdumuzda yapılması ayrıca memnuniyet verici bir olaydır.

Böylece, lâzım olan makine ve aksamını alırken ödemek zorunluğunda olduğumuz paralar yani dövizler yurdumuzda kalmakta ve tesislerin artmasına, fabrika kapasitelerinin yükselmesine sebep olmaktadır. İşte, bu sayımızda çiftçi ve ziraatçilerimizin yakından tanıdıkları bir kuruluşa, 1966-1967 yıllarında yurdumuzda imal edilen traktörlerin %45 ilâ 50 sinin yapımı ile yerinde bir kıvanç duyan, Uzel Ticaret ve Sanayi Limited Şirketine yer vermiş bulunmaktayız.

Kalite kontrol kısmında, Otomotiv endüstrisine satılan makasların kalite kontrolü yapılırken...

FABRİKANIN KURULUŞU

1953 yılında kurulmuş olan fabrika başlangıçta yalnız kara nakil araçları makaslarını imalâtı için gerekli makinelerle teçhiz edilmiştir. 1961 den bu yana ise Massey-Ferguson traktörleri kısmî imalâtı ile montajına başlanmış (halen traktörlerinin %50 si yerli imal edilmektedir.) Bunu 1964 de motor montajı, 1966 da da pulluk imalâtı takip etmiştir.

Tesis, bir limited şirket olup, esas tescil edilmiş sermayesi 2 milyon lira olmakla beraber, hali hazır öz varlığı 50 milyon liranın üstünde bulunmaktadır.

FABRİKA KAPASİTESİ

Uzel Ticaret ve Sanayi Limited Şirketi fabrikasında yıllık kapasite günde; 8 saat ve yılda 240 gün esasına göre 8000 ton makas, 10.000 adet traktör imal ve montajı, 4000 adet pulluk montajına dayanmaktadır. Halen fabrikaya 42 milyon liralık bir yatırım yapılarak tevsii edilmektedir. Tevsii programı engeç 1968 kasımında tamamlanarak işletmeye açılacaktır.

Tevsi ile, traktör imalâtında yerli parça oranı attırılacak, yeni atölyelerde yeni mamûller piyasaya arz edilecektir. Bunun yanında en önemlisi 20 milyon liralık yatırımı gerektiren bir jant fabrikasıdır. Bilumum otomobil, kamyon, otobüs, traktör, treyler ve diğer kara nakil araçlarının jantları burada imal edilecek, yıllık kapasitesi 250 bin adet olacaktır.

Diğer önemli bir tesis, motorlu kara nakil araçları ve traktörlerde kullanılan tüm kampanalı frenler, diskli frenler, merkez pompaları ve hidrolik donatımı imal edecek bir kuruluştur.

Ayrıca amortisör ve helezon yaylar yapımı için de bir bölüm kurulmakta olup; jant, fren ve amortisör konusunda ileri gelen Avrupa firmaları ile yapılan patent ve teknik yardım anlaşmalarından faydalanılacaktır.

FABRİKANIN SON YILLARDAKİ FİİLİ İMALÂTI

	Makas Ton	*Traktör Adet*	*Pulluk Adet*
1962	840	1398	—
1963	1307	4153	—
1964	1915	3228	—
1965	2116	3229	—
1966	3640	5387	1248
1967	4150	5700	2000
1968	6000	8000	3000

1968 yılı sonlarına doğru jant imalâtı da başlamış olacak, bunu fren ve amortisör gibi mamûller kısa zamanda takip edecektir.

Program tatbikatında yıldan yıla önemli artışların kaydedildiği yukarıdaki çizelgeden de görülmektedir.

İSTİHSAL ÜNİTELERİ

Fabrikada başlıca beş (ilerde yapılacak tevsii sonunda bu rakkam 8 olacaktır.) bölüm bulunmaktadır.

1. Motor Montajı:
a) Motor testi.
b) Pompa ve enjektör testi.
c) Motor son kontrol ve sevkiyat kısmı.

2. Traktör Montajı:
a) İlk montaj.
b) Son montaj.
c) Boyahane.
d) Kontrol ve ârıza tamir kısmı.

3. Makas İmalâtı:
a) Makas kesimi.
b) Kafa kıvırması.
c) Sulama ve menevişleme.
d) Temizlik ve montaj kısmı.
e) Boya kısmı.

4. Makine Atölyesi:

Başlıca torna ve freze, kaynak, saç parçaları imalât ve pulluk parçaları imalâtı kısımlarından meydana gelmiş olan bu atölyeden fabrikanın diğer montaj kısımlarına parça yetiştirilmektedîr.

5. Pulluk Montajı:

Halihazırda pulluk montajı yapılmakta ise de nakliyat, köylüye kolaylık olması bakımından monte edilmeden hususî ambalâjlar içersinde verilmesi düşünülmektedir.

FABRİKADA ÇALIŞANLAR

Uzel Ticaret ve Sanayi Limited Şirketinde halen yirmi mühendis, yüz beş memur ile birlikte dokuzyüz elli iki kişi çalışmakta, personel sayısı istihsal programındaki gelişmelere paralel olarak son yıllarda önemli artışlar kaydetmektedir.

1965 yılı ortasında personel sayısı beşyüz elli iken bugün bine yaklaşmış bulunmaktadır. Bu da yukarıda sözü edilen gelişmeyi gayet açık olarak göstermektedir.

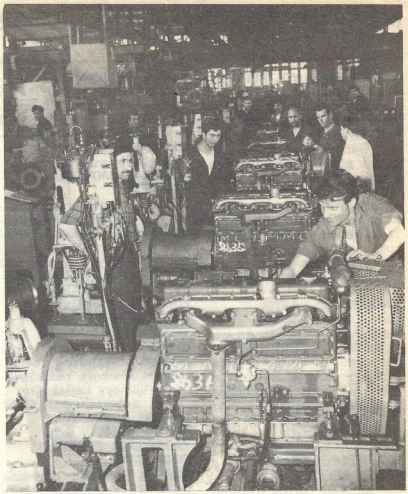
MEMLEKET EKONOMİSİNDEKİ YERİ

1966-1967 yıllarında Türkiye'de imal edilen traktörlerin %45-50 si ve makas imalâtının yurt çapında %60'ı Uzel Ticaret ve Sanayii Limited Şirketi fabrikasında yapılmıştır.

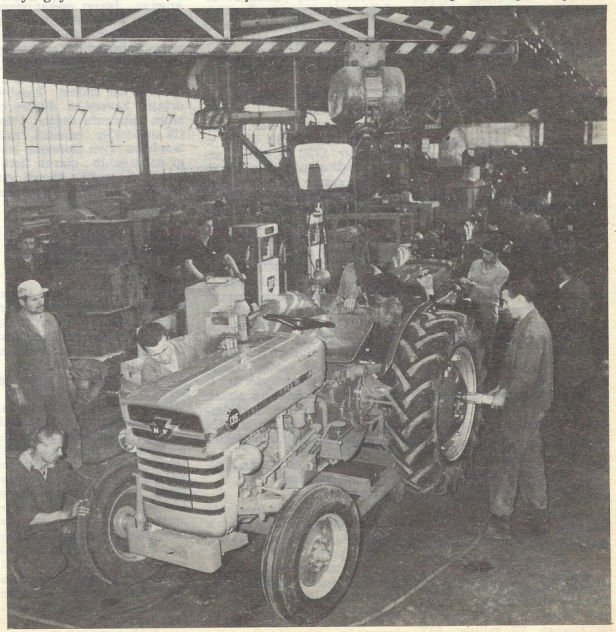
Jant ve fren imalâtı gibi yurdumuzda ilk defa büyük çapta ele alınacak mamüllerle Uzel Ticaret ve Sanayii Limited Şirketi'nin Türk ekonomisine olan katkısı daha da artacaktır.

Özellikle; döviz tasarrufu yönünden bu hizmet önemli rakamları kapsamaktadır. 1966 yılında Uzel'deki çalışmaların sağlamış olduğu döviz tasarrufu; 4 milyon 800 bin dolar (takriben 43 milyon TL.) olmuş, 1967 yılında döviz tasarrufu ise, 6 milyon dolara (takriben 55 milyon TL.) yükselmiştir. 1968 yılı çalışmaları sonunda 9 milyon dolara yakın bir döviz tasarrufu sağlanmış olacaktır.

Bu suretle Uzel Ticaret ve Sanayii Limited Şirketi geçmişte olduğu gibi önümüzdeki yıllarda da memleket sanayiinin kalkınmasına daha fazla hizmet etmeğe ve bu sahada daha çok yararlı olmaya gayret sarfetmektedir.



Uzel fabrikası motor test kısmının genel bir görünüşü...



Traktör montaj hattı: Montajı bitmiş ve indirilmek üzere son hazırlığı yapılan bir traktör.

AYIN ÖNEMLİ BASIN HABER ÖZETLERİ

Derleyen: Belkis Baltacıgil

TÜRK PİRELLİ YOL REHBERİ

Türk Pirelli Ticaret Anonim Şirketi'nin 1968 yılı için hazırlamış olduğu Yol Rehberleri büyük bir alâka görmiştir. Günden güne daha iyiye doğru giden karayollarının küçük paftalar halinde sürücünün önünde bulunması, gideceği yolun efsafına göre hazırlanması gibi kolaylıkları kapsayan bu rehber Turizm ve Tanıtma Bakanlığınca da beğenilerek, iç ve dış bürolara dağıtımı yapılmıştır.

AMERİKA'DA LÂSTİK İMALÂTINDAKİ ARTIŞ

1968 in ilk yarısında Amerika'da lâstik imalâtı geçen yılın aynı devresine oranla %16,5 artmış ve 90 milyon adeti bulmuştur. Bu toplama göre, yalnız haziran ayında 16 milyon 282 bin adet lâstik imal edilmiştir.

YILIN İLK YARISINDA TURİSTLERDEN ELDE EDİLEN GELİR

İtalyan Millî Turizm Kurumu (ENİT) tarafından verilen bilgilere göre, bu yılın ilk yarısında turistlerin İtalya'da harcadıkları miktar, geçen yıla oranla %9,4 gibi bir artış göstererek 370,8 milyar lireti bulmuştur. Bu arada İtalyan turistlerin dış ülkelerde yaptıkları harcamalar ise, 93,5 milyardır (%18,7). Aradaki fark, geçen yılın ocak - haziran devresine oranla +%6,6, yani 277,3 milyar lirettir.

(«La Stampa»)

«KAPLUMBAĞA İLE TAVŞAN»

Pirelli Ltd. in «The Tortoise and the Hare» adını taşıyan filmi, Çekoslavakya'da, Brno Uluslararası Birinci Film Festivali'nde en iyi reji armağanını kazanmıştır. Bu, şimdiye dek filme verilen uluslararası armağanların beşincisidir.

PİRELLİ'NİN LÂSTİK KAYIKLARI

«Motor» mecmuası bu haftaki sayısında Pirelli Seregno Şubesi'nin şişirilen (motorlu) lâstik kayık imalâtına geniş ölçüde yer vererek, bunların fiyat, model gibi diğer bütün özelliklerinden de söz ediyor.

AVRUPA ORTAK PAZAR ÜLKELERİNİN LÂSTİK İMALÂTI

A.O.P. ülkeleri, otomobil (3 milyon adet), bisiklet ve motosiklet lâstiği (2,8 milyon) imalinde bazı yükselmeler göstermiştir. Özellikle otomobil lâstiği imalinde Fransa 22 milyon 517 binden, 25 milyon 487 bin adeta, İtalya ise 14 milyon 737 binden, 16 milyon 745 bin adete ulaşmıştır. Aksine 1967 de Federal Almanya'da lâstik fabrikaları krizli bir devre geçirmişlerdir.

MESERATİ MOTORLU CİTROEN

Fransız otomobil endüstrisinin çok gizli tutulan sırlarından biri de Citroen'in yeni spor çeşididir. Bu arabanın motoru İtalya'da Meserati tarafından gerçekleştirilmiştir. (L'Automobile)

FİAT 124 MOSKOVA CADDELERİNDE

«VAZ 2101» in örneği olan Fiat 124, deney pistlerindeki sayısız provalardan sonra, nihayet Moskova caddelerinde görünmeye başlamıştır.

(Corriere della Sera)

1969 DA AMERİKA'DA ARABALAR İÇİN BAŞ YASTIKLARI ZORUNLU KILINACAK

1969 da arabada güvenlik tedbirleri bakımından öncelik tanınanın, baş yastıkları olduğu belirtilmiştir. Özellikle yapıcılar, ortaya çıkarılan bu yeni tedbirin gerçekten gerekip gerekmediği üstünde şimdiki halde kararsızdırlar.

(Stampa)

YENİ VOLKSWAGEN TEŞHİR EDİLDİ

Yeni Volkswagen dün Brunswick'te özel olarak teşhir edilmiştir. 1750 cc. model, arka çekişli olan arabanın 4 silindiri vardır ve saatte 145 km. hız yapmaktadır. Satış fiyatı kesin olarak belirtilmemekle beraber, 1.200.000 liret olacağı sanılmaktadır.

ELEKTRİKLİ OTOMOBİL İÇİN YENİ TEŞEBBÜSLER

Alman Ford, Colonia yakınlarındaki Merkenich araştırmalar merkezinde, «Berliner» adı verilen yeni elektrikli araba üzerinde çalışmalara girişmiş bulunuyor. Gerçi Ford, şimdilik bunun imalâtını düşünmemekteyse de, ilerisi için bir hazırlık olmak üzere, özel surette imal edilen bu tip arabaların tekniği ile geniş ölçüde ilgilendiğini göstermektedir.

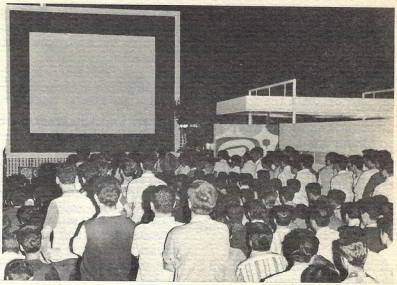
(Il Giorno)

YENİ BİR TRAFİK LÂMBASI

Bir İngiliz firması, yeni bir trafik lâmbası istihsal ederek piyasaya sunmuştur. Bunun Avrupa yolları için de uygun olacağı zannedilmektedir. İşaret lâmbası plâstiktendir, boyanmağa ihtiyacı yoktur.

Sağa veya sola dönüş yasaklarını da göstermesi için, lâmbaya teçhizat uydurulmuştur. İşaret mekanizması şimdiye kadar lâmbalara takılırdı, şimdi lâmbayla tek parça halindedir. Yeni bir optik sistem yoluyla işaretin ışık kesafeti artırılmıştır. Otomatik bir sistem kesafeti ortalık kararınca düşürerek akım tasarrufu sağlar. Plâstik mercekler camdan sağlamdırlar aynı zamanda rengi daha sahih olarak iletirler. Yeni trafik işareti için büyük siparişler beklenmektedir.

İZMİR FUARINDA TÜRK PİRELLİ PAVYONU



Her yıl İzmir Fuarında oynattığı cazip filmlerle sükse yapan Türk Pirelli pavyonu bu yılda meraklılarla dolup taşmıştır. İngiltere'nin meşhur 100.000 kişilik Wembley stadında oynanan Manchester United — Benfica Avrupa Şampiyon Kulüpler Final maçını görmek için herkes Türk Pirelli pavyonuna koşmuştur. Resimde Türk Pirelli pavyonu'nun sinema bölümünü dolduran seyirciler izlenmektedir.

LÂSTİK PROJELERİNE GEREKLİ HESAPLARI ÇÖZÜMLEYİP TELEFONLA BİLDİREN ELEKTRONİK MAKİNALAR

Pirelli'nin Milano'daki Bicocca şubesinde hizmete giren, General Electric Information Systems'in Time-sharing servisi, elektronik aletlerin en son yeniliği sayılmaktadır.

Time-sharing nedir? Nasıl işler?

Milano ve Borgolombardo yakınlarında bulunan elektronik sisteme bağlı normal bir teleyazıcı ve telefon, Pirelli teknisyenlerine son derece karışık ve çeşitli lâstik hesaplarını, sembolik bir dil ile elektronik akımlarla bildirmektedir. Söz konusu hesaplar, liflerin tertibi, çeşitli işlem tipleri ve daha bir çok konulara dayanmaktadır. Elektronik makina bir kaç saniye içinde soruları almakta, çalışıp, çözümlemekte ve Pirelli teknisyenlerine sonuçlarını bildirmektedir.

Time-sharing servisi hakkında konuşan Dr. Strambio: «Bu servise sahip olmadan önce, bütün hesaplar günler bazan da aylarca sürmekteydi. Şimdi ise sonucu otomatik olarak çok kısa bir zamanda elde ettikten başka, bu işte çalışan bir çok teknisyeni de diğer servislere gönderebilmekteyiz» demiştir.

Time-sharing, lâstik sektöründen başka Pirelli'de elektrik kablosu yapım ve proje servisinde de kullanılmaktadır. Bilindiği gibi, bu Pirelli'nin diğer bir çalışma sahası olup, İtalya içinde ve dışında da uygulanmaktadır.

(Uffıcio Stampa)

AMERİKA'DA LÂSTİK FİYATLARI ARTTI

Firestone, Goodrich ve Uniroyal'dan sonra Goodyear Tire and Rubber işletmeleri de lâstik fiyatlarını %2,75 oranında arttırmışlardır. Bu artış, yalnız otomobil sahiplerine satılan lâstiklere uygulanmakta, otomobil imalâtçılarına ayrılan «orijinal»ler ise artışın dışında tutulmaktadır. (Agenzia Italia)

MONTEDİSON'UN İSPANYA'DA YENİ BİR İŞLETMESİ KURULDU

Montedison ve ortak üyesi bulunduğu Polymer, Paular işletmesi adına, kimyasal maddeler imal edecek bir kuruluş meydana getirmişlerdir. İşletmenin ayrıca, yılda 12 bin ton toz polipropilen imal edeceği söylenmektedir. (La Stampa)

Arif Sami Toker

O'nun için, 42 yılık ömrünün en az 40 yılı Türk musikisinin içinde geçmiştir, dersek hiç de mübalâğa etmiş sayılmayız. Zira daha bebekliğinden itibaren evde en büyük zevki ud çalıp güzel sesiyle şarkı söylemekte olan annesi Nimet hanımı hayran hayran dinlemek olmuştu. Önceleri sadece dinlerdi, fakat kısa bir zaman sonra o da annesine refakat etmeye başlamıştı. Ana oğul beraberce fasıllar geçerlerdi evde. Dolayısiyle Arif Sami, ilk musiki derslerini annesinden aldı.

Sesinin güzelliği daha ilkokul sıralarında dikkati çekmişti. Ona mektep müsamerelerinde şarkı söyletirlerdi daima. Ortaokula girdiği zaman iş biraz daha değişti. Müzik öğretmeni, ondaki büyük kabiliyet ve güzel sesi görünce kendisini teşvik edip konservatuara girmeye zorlamıştı. Fakat o daha önce Üsküdar Musiki Cemiyeti'ne girdi. İlk ciddî derslerini önce Kemal Batanay'dan, sonra da Emin Ongan'dan aldı. Bu iki üstadın verdiği sağlam temellerle konservatuara başvurdu.

Türk musikisinin iki büyük âlimi Sadettin Arel ile Suphi Nuri Ezgi'nin sıkı imtihanlarını başarı ile vererek İstanbul Konservatuarı Türk Musikisi icra heyetine dahil oldu. Burada da Lem'i Adlı, Ali Rıza Şengel, Muhlis Sabahattin ve Sadettin Kaynak'tan feyiz aldı.

İlk bestesi olan «Ey sevgili hasretim sana»yı 1943 yılında yapmıştı. 1945 yılında ise Eminönü Halkevinde açtığı büyük bir kursla öğretmenlik hayatına atıldı. Bugüne kadar da ne beste yapmayı, ne de talebe yetiştirmeyi bıraktı. 1500'den fazla beste yaptı, bu sayıdan daha fazla da talebe yetiştirdi bugüne dek.

1950 yılında İstanbul radyosuna solist olarak giren Arif Sami Toker, yine ayni sene ilk plâğını doldurdu. 1954 yılında İzmir radyosunun Türk musikisi yayınları şefliğine getirildi ve dört yıl bu vazifede bulundu. Bu vazifede gösterdiği başarıdan ötürü iki de takdirname alan Toker 1958 senesinde sazlı ve şarkılı bir basın toplantısı yaparak bu görevden istifa etti ve yine İstanbul'a döndü. Üç yıl kadar Konservatuardaki vazifesine devam ettikten sonra 1961 yılında Ankara radyosu müzik yayınları şefliğine atanan Arif Sami Toker kısa bir süre bu vazifede bulunduktan sonra tekrar İstanbula döndü. Halen İstanbul radyosunda emisyonlarına devam ederken diğer taraftan hocalık mesleğini de bir an olsun bırakmamaktadır.

Hoca, besteci ve yönetici Arif Sami Toker, ses sanatçısı olarak da bütün Türkiye'de haklı bir üne sahip bulunmaktadır. Kendisi Türk musikisinin adetâ Evliya Çelebisi sayılır. Zira konserleri için bugüne kadar Anadolu ve Trakya'da 1 milyon kilometreden fazla yol katetmiş bulunmaktadır.

Milyonların dilinden düşmeyen en sevilen şarkıları arasında akla ilk gelenler şunlardır:

«Gam çekme güzel, n'olsa baharın sonu yazdır»
(Acemkürdî)

«Ben derdime hiç çâre bulmam sâkî»
(Mâhur)

«Erişti nevbahar eyyâmı, açıldı gül-ü gülşen»
(Nihavent)

«Aylar değil, geçse de yıllar unutamam seni»
(Hüzzam)

«Aşkımın ilkbaharı, ilk heyecanım benim»
(Nihavent)

«Sevildim sanma, coşup aldanma»
(Sultanıyegâh)

ARİF SAMİ TOKER'DEN SEVİLEN BESTELER

Acemaşiran şarkı

Gam çekme güzel, n'olsa baharın sonu yazdır
Sevdaların en coştuğu yer şimdi Boğaz'dır.
Tekrar ediyor söylediğim şarkıyı dağlar,
Körfezde kopan kahkahalar Göksu'da çağlar.
Bin kayda düşen gönlüme bir sevgili azdır,
Sevdaların en coştuğu yer şimdi Boğaz'dır.

Mâhur şarkı

Ben derdime hiç çâre bulmam sâkî
Aşkın beni öldürse de yılmam sâkî
Mesti kadehi, çeşmi siyahın oldum
Dolsa kadehi ömrüm, ayrılmam sâkî.

Sultanıyegâh şarkı

Sevildim sanma, coşup aldanma
Kadına kanma, o bir yalandır.
Sever aldatır, güler atlatır,
Tanımaz hatır, o ne yamandır.
Çiçektir adsız, kuştur kanatsız,
Göklerde yıldız, kalpte volkandır.
Sever aldatır, güler atlatır,
Tanımaz hatır, o ne yamandır.
Bir içim sudur, sinsi pusudur,
Aşk uykusudur, öp de uyandır.
Sever aldatır, güler atlatır,
Kapılma sakın, o bir yalandır.

Nihavent şarkı

Aşkımın ilkbaharı, ilk heyecanım benim.
Sevgilim, iki gözüm, biricik canım benim
Eşi yok menendi yok, gönül sultanım benim
Sevgilim iki gözüm, biricik canım benim.

MASAL BABASI EFLÂTUN CEM GÜNEY'DEN

Röportaj: Tülây İŞBİL

Kıymetli Okurlarımız,
Her sayımızda tanınmış kalemlerden her yaşa yazılar verebilmenin çabasında olan bizler, bu çalışmamızın sizler tarafından desteklendiğini görmekle kıvanç duymaktayız.
Bundan böyle de yediden yetmişe tanıdığımız bir isim yer alacak sahifelerimiz arasında.
Diyebiliriz ki, bu kişi ile yaşamışızdır Anadolu masallarını. Anadolu'ya has dili ondan duymuş, yazdığı masal kitaplarını iki üç kere okumuşuzdur çoğu kez.
Evet; Eflâtun Cem Güney'in hazırlayacağı bu sahifede ona özge bir düzenle, deyişle okuyacağız masalları, taşlamaları, güzellemeleri.
Yazılariyle başbaşa bırakmadan, kimdi? Ne yapmış? Ne demişti tanıtmak istedik Eflâtun Cem Güney'i sizlere...

EFLÂTUN CEM GÜNEY

Masal analarının dizi dibinde büyümüş; aktan, karadan anladıktan sonra ömrünü, gününü edebiyat ve folklor çalışmalarına vermiştir.

EDEBİYATÇI EFLÂTUN CEM GÜNEY

Liselerimizde edebiyat hocalığı yapmış, Cumhuriyet devriminden sonra Millî Eğitim Bakanlığında kurulan Mütehassıslar Komisyonuna seçilerek Türkçe ve Edebiyat kitaplarını bilim ve eğitim yönünden incelemiş, zaman zaman toplanan edebiyat kongrelerine katılarak gücünün yettiği kadar faydalı olmaya çalışmıştır. Kırk altı yıllık hocalık hayatında bir çok ilim ve sanat adamları ve her alanda büyük tanınmış şahsiyetler yetiştirmiştir.
Haydarpaşa Lisesi Edebiyat öğretmeni ve Millî Eğitim Müdür muavini bulunduğu sırada yaş haddini doldurarak emekliye ayrılmıştır.
Bundan sonra da çalışmalarından yararlanmak yoluna gidilerek, Bakanlıkça İstanbul Halk Eğitimi Başkanlığı ve yayın işleri gibi vazifeler verilmiştir. Bugün de bu yolda çalışmakta ve Halk eğitimi ile ilgili eserler hazırlamaktadır.

FOLKLÖRCÜ EFLÂTUN CEM GÜNEY

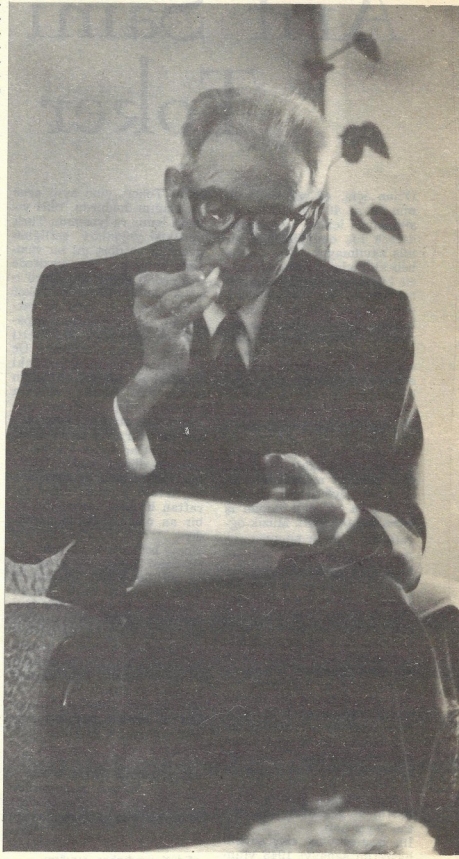
Folklör çalışmalarını da edebiyat hocalığı ile beraber yürütmüş; Sivas, Konya, Eskişehir, Kayseri, Samsun, Afyon ve Kütahya illerini dolaşarak sözlü bir gelenek halinde sürüp gelen folklor verilerini derleyip taramış ve sonra bunları yüzyılların işleye işleye geliştirdiği halk üslûbu ile kaleme alarak yazılı bir edebiyat aşamasına eriştirmeğe çalışmıştır. Böylece, halk masallarına, halk efsanelerine, halk hikâyelerine, halk fıkralarına ve halk şiirlerine ait kırktan fazla halk eseri ortaya koymuştur. Bu eserlerden dolayı memleketimizde «Masal Babası» ünvanını kazandığı gibi, Milletlerarası büyük jüri tarafından da kendisine iki defa «Andersen» pâyesi şeref diploması, çocuk ve gençlik edebiyatı sertifikaları verilmiştir.
Eflâtun Cem Güney, halk diliyle, halk deyimleriyle masallarımızı, hikâyelerimizi radyo saatlerinde de sözlü gelenekteki ağız tadiyle anlatarak küçükler kadar büyüklerin de ilgisini çekmiş, sevgisini kazanmış, en çok izlenen, özlenen bir program olmuştur.

UNUTAMADIĞI OLAY

Eflâtun Cem Güney en unutamadığı anısını şöyle dile getiriyor: «Bugüne kadar başımdan esmedik yeller mi kaldı. Hepsi geldi geçti ama, evlât acısı yüreğimi deldi geçti... «İnsan Çocuk» diye anılan şair çocuğum üniversitede felsefe yaparken bir ömrün felsefesini hatmetti ve bizi iki eli böğründe, muradı koynunda bırakıp gitti. Yirmi dört yıldır ağladım, ahımı yellere verdim; inledim, ruhumu sellere verdim. «Dertli Kaval» görmüşsünüzdür; ona yaktığım ağıtlar gözler kuru okunamıyor. Nasıl unuturum onu; elimin değneği, gözümün bebeği idi o... Nura koşarken, nur olan yavrum. nur içinde yatsın...

EFLÂTUN CEM GÜNEY DİYOR Kİ:

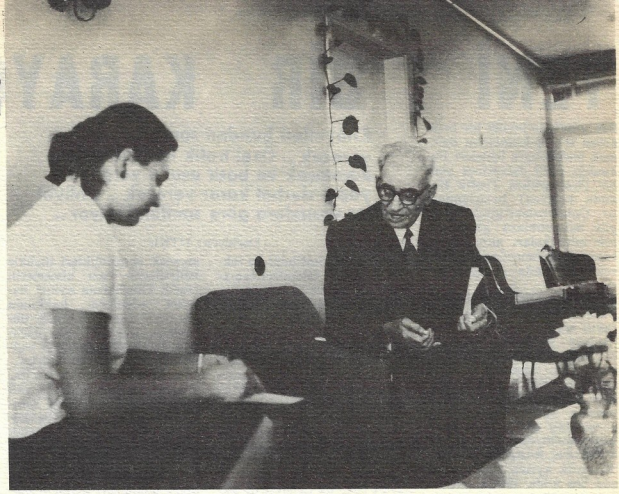
Maziden gelen millî kültür bağlarımızın kopmaması, halktan aydınlara ve hele genç kuşaklara aktarılması için folklor verimleri üzerine bir vatan gibi titremeli; bunları bilimsel metodlarla derleyip tarıyarak bir bir toplamalı ve kapı ardı bezirgânlarının har vurup harman savurmasından kurtarmak için de kendi orijinal şekilleri ile restore ederek değişmez, kılına dokunulamaz demirbaş nüshalarını meydana getirmeliyiz. Böyle bir değerlendirme, bir çocuk ve gençlik eğitimi için en temiz bir kaynak ve bizi en kestirme yoldan çağdaş uygarlığa eriştirecek bir köprü olacaktır.
En içten dileğimiz bu...



Anadolu masallarını kendine has özellikleriyle ölmezleştiren değerli edip Eflâtun Cem Güney (yukarıda) ve arkadaşımıza anılarını anlatırken (sağda)

SEÇMELER

BİR MASAL



"ON PARMAĞINDA ON HÜNER"

Bir varmış, bir yokmuş, evvel zaman içinde varlı, vakitli bir evin barlı yakışıklı bir kızı varmış. Güzel demek de söz mü? Güle benziyormuş allar içinde... Ama, ölümün gözü kör olsun; anasını, babasını elinden alınca, dünya başına yıkılmış. Gayri iki göz, iki pınar, ah-ü zar etmeğe başlamış. Eee, insan taş değil ki dayansın; havadaki kuşlar sudaki balıklar bile yanıp kül olmuş ama, elden ne gelir, dilden ne gelir; Allah sabır versin yoksa...

Ne ise, günün birinde hayırlı bir kısmet çıkmış da gül kız allı güllü gelin olup ah-ü vah etmekten kurtulmuş. Talihinden kocası da ağzı var, dili yok, kuzu gibi bir adammış; kimsenin bir tüyüne dokunmaz, yerdeki karıncayı bile incitmekten sakınırmış. Daha kaldı ki gül kızı... Bir var ki, adam alnının teriyle geçindiği için evin bütün işi gül kıza bakıyormuş. Gelgelelim Gül kız, el üstünde büyütüldüğü için ömründe ne ocak başı görmüş, ne tandır başı... Ne elleri işe varıyormuş, ne parmakları dikişe...

Bu yüzden ne pişirdiği yeniliyor, ne diktiği giyiliyormuş. Daha deyim mi, ocaklar is bağlamış, silinmeye silinmeye; örümcekler ağ bağlamış, süprülmeye süprülmeye.. Hasılı kelâm, evin yüzüne bakılmaz olmuş. Eh, evin yüzüne bakılmazsa, o evi çekip çevirenin yüzüne bakılır mı? Gül değil, isterse gülden gönüllü olsun. Konu komşu çoktan ayağını kesmiş, kimseler eşiğinden adım atmıyormuş ya, kocası ne yapsın. Evin dirliği düzeni bozulmasın diye, yağlı yavan dememiş; katlanacağı kadar katlanmış, bir gün ne bir gün ağzını açıp da bir çift söz dokundurmamış ama, güzellik dediğin peynir ekmekle yenmez ki... Son sonu o da alnını kırıştırıp yüzünü karartmaya başlamış.

Eh, bir imâ, bin mâna demişler kocasının gitgide kendinden yüz çevirdiğini sezmez olur mu? Sezmiş ama ne yapsın, elinden gelse, elini saçak, saçını süpürge edip her tarafı ayna gibi yapacak, pişirdiğini tadiyle tuziyle pişirip kocasının da yüzünü güldürecekmiş ama, yürekte var, elde yok! kendi kendine yanıp yakılır, yanık yanık söyler dururmuş.

Zaman zaman da yeri göğü yaratana yalvarıp yakarırmış;
«Hey Allahım, ellerin on parmağına on hüner veriyorsun da, benden bir tanesini mi esirgiyorsun? Ellerim işe, güce varmıyor, kaş yapayım derken göz çıkarıyor, yaptığım işi yüzüme, gözüme bulaştırıyorum. Bu gidişle evim ocağım başıma yıkılacak; gücüm, güvencim sensin, sen bana bir pare halk et Allahım!» diye...

Bir gün yine böyle yanıp yakılırken evin içinde nur güzlü biri peyda olmuş:

«Gül kız, güllü kızım demiş; ne diye gözlerini sele veriyorsun? Yaratan yaratırken senin de on parmağına on hüner vererek yarattı ama, demir bile paslanır, işlemeye işlemeye... Anan rahmetli seni gül yerine koyup da göğsünde taşıyacağına, eline bir iş verip de parmaklarını işletseydi, ellerin her işe yatardı şimdi; sen de evini, ocağını gül gibi yapar, kendi yüzünü de ağartırdın, kocanın yüzünü de... Eh, ne malûm olmaz ki analara! Bugün bu başına gelenler onu da rahat uyutmuyor kabrinde... Bereket versin, sağlığında yetim görse yedirir, yoksul görse giydirirdi de, onların yüzü hürmetine on peri getirdim sana!» demeğe kalmamış peri kızları dizim dizim dizilmişler yamacına. O zaman nur yüzlü hatuncuk:

«Gördün ya bunları kızım demiş; bu on perinin onu da birbirinden işgüzardır. Bir var ki, bunlar ile, güne görünmeğe gelmez. Ben şimdi okuyup üfleyip her birini bir parmağına saklıyacağım senin, hangilerine ne iş yaptırmak istersen, o parmaklarını şöyle bir kımıldat, dahasına karışma; hamarat mı dedin, hamarattır bunlar! Hani öyle işsiz, güçsüz dururlarsa, can sıkıntısından çekilip giderler de haberin bile olmaz. İyisi mi parmaklarını avucunun içinde hapsedeceğine, çalıştır onları, çalıştır kızım; bu perilerin ne olduğunu o zaman anlayacaksın!»

Nur yüzlü hatuncuk bunu böyle dedikten sonra Gül kızın parmaklarını bir bir eline alarak «yum gözünü» demiş, yummuş gözünü kızcağız. «Aç gözünü» demiş açmış gözünü kızcağız. Böylesine yum gözünü, aç gözünü diyerek sözde her parmağına bir peri saklamış. Son bir daha «aç gözünü» dediği zaman gözünü açmış ki ne görsün, ne o nur yüzlü peri var, ne de başka biri...

Gül kız neye uğradığını bilememiş:
«Allah Allah hayal mi bastı beni, rüya mı yoksa diye, bir türlü akıl, sır erdirememiş. Neden sonra!
«Ben de ne diye oyalanıp duruyorum sanki, sınamayı kurt yemez ya, gerçekten o perili ana, perilerini parmaklarıma sakladıysa işten belli olur, ya aştan» diyip bağlamış önlüğünü beline, almış alacağı işi eline, o nur yüzlü hatuncuğun dediği gibi şöyle bir kımıldatmış parmaklarını, o kadar... On parmağındaki on peri, her işi yapıp yakıştırmış, her aşı pişirip taşırmış, gayri inanmaz olur mu! Sevincinden deli divane olası gelmiş. Akşam olup da kocası dönünce görmüş ki, evin şekli, şemaili değişmiş, Gül kız, gül gibi yapmış her tarafı... Adamcağız gözü gönlü açılıp baktıkça bakası gelmiş, hele o yemekler misk gibi, yedikçe, yiyesi gelmiş ve:
«İlâhi kadınım demiş, elin kolun dert görmesin, iki cihanda yüzün ak olsun, evimizin tadı, tuzu yerine geldi.»
İşte, o günden sonra, güler yüz, tatlı dil ile gönül hoşluğu içinde yaşayıp saadetleri dillere destan olmuş, onlar da ermiş muradına, biz çıkalım kerevetine; gökten üç elma daha düştü, kimin ne muradı varsa, onun başına!

EVLENME

Türk Pirelli Satış Müfettişlerinden Günal Erkmen 28-Eylül 1968 günü Işıl Çil ile Beşiktaş Çam düğün salonunda evlendiler.
Yeni evlilere mutluluklar diler Çil ve Erkmen ailelerini tebrik ederiz.

YENİ BİR KARAYOLLARI

Ehliyetleri bundan sonra karayolları verecek ... Özel trafik mahkemeleri kurulacak ve basit usulle yargılama yapıp derhal karar verecek ... Ehliyet ler vasıtalara göre sınıflandırılıyor ...

Derleyen: UTKU

Son günlerde büyük bir hızla artan trafik kazalarını önlemek maksadiyle İçişleri Bakanlığı ilgili dairesince yeni bir (Karayolları Trafik Kanunu tasarısı) hazırlanmıştır. Önümüzdeki günlerde ilgili bakanlıklara gönderilerek mütalâaları alınacak ve tasarı parlâmentonun gelecek devresinde görüşülecektir.

TESİRİNİ KAYBEDEN KANUN

Tasarının gerekçesinde, 6085 sayılı trafik kanunun 14 yıldanberi yürürlükte olduğu, iki defa değişikliğe uğradığı ve bugün bazı hükümlerin müessiriyetini kaybettiği, bazı hükümlerinin de zamanımızın ihtiyaçlarına cevap vermekten uzak bulunduğu belirtilmektedir.

KORKUNÇ RAKAMLAR

Tasarıda ayrıca, Türkiye'de son beş yılda Trafik kazalarının % 54 oranında bir artış gösterdiği, resmi kayıtlara görre yılda ortalama 15-16 bin trafik kazası olduğu 1966 yılında 16.485 trafik kazasının vukubulduğu ve bu kazalarda 3475 kişinin öldüğü, 16.061 kişinin de yaralanıp sakat kaldığı ifade olunmaktadır.

Tasarının gerekçesinde daha ziyade, trafik kazalarının neden ileri geldiği konusuna yer verilmiş, son 10 yılın ortalamasında kazaların % 70 inin şoför ve sürücülerin, % 21.7 sinin yayaların, % 6.6 sının aracın, % 1 inin yolun kusurlarından, % 7 sinin de diğer kusurlardan ileri geldiği, en büyük nisbeti teşkil eden şoför ve sürücülerin şahısları ile ilgili kusurların % 37 sinin fazla sür'atten, % 30 unun trafik kaidelerine riayetsizlikten, % 10 unun hatalı dönüşlerden, % 7 sinin işaretere riayetsizlikten, % 8 inin dikkatsizlikten, % 6 sının da ehliyetsizlikten ve % 2 sinin de nizamsız duruşlardan ileri geldiği belirtilmektedir.

Bu arada, Trafik kazalarının yüzde 64.2 sinin gündüz, % 35.8 inin de gece vukua geldiği belirtilmekte ve bu sonuçlar karşısında sür'atle tedbir ve çare aramak gerektiğine işaret olunmaktadır.

TASARILARIN ÖZELLİKLERİ

Yeni tasarıda 6085 sayılı karayolları trafik kanunundaki bazı hükümler aynen bırakılmış, bu arada kazaları önleyici bir trafik düzeninin kurulması için yeni hüküm ve prensipler getirilmiştir.

Tasarıda yer alan yeniliklerle özellikler şunlardır:

1 — Ehliyet imtihanı ve teknik muayene işlemleri tamamen teknik ve mühendislikle ilgili olduğu için polisten alınmış karayolları genel müdürlüğünün denetimine bırakılmıştır.

2 — Şoför ve sürücü ehliyetnameleri uluslararası sınıflandırmaya tabi tutulmuştur. Ehliyet sınıflarının tayininde, aracı kullanan şahsın gayesine göre yapılmakta olan amatör-profesyonel ayırımı terkedilmiş, ehliyetnameler araçların vasıflarına göre, 19 Eylül 1949 da Cenevre'de akdolunan ve 2.5.1955 tarihinde 6545 sayılı kanunla kabul edilen «Karayolları Trafik Sözleşmesi» ndeki esaslar göz önüne alınmak suretiyle sınıflandırılmıştır. Taşıtların durumlarına göre yapılacak ayırım, ehliyetnamenin her sınıfında ayrıca tesbit edilecek yardımcı bir unsur haline getirilmiştir.

3 — Trafik para cezalarının miktarı ve dozu arttırılmıştır. Cezanın derhal tatbiki için de trafik polisinin para cezasını derhal tahsil yetkisi yeni tasarıda kuvvetlendirilmiştir.

4 — Trafik polislerine yardımcı olmak üzere (Fahri Trafik Denetçiliği) ihdas edilmektedir.

Trafik zabıtası kadrolarının büyük ölçüde arttırılmasının ihtiyacı karşılayamıyacağını ifade eden yetkililer (Fahri Trafik Denetçisi) adını taşıyacak ve nitelikleri tüzükle belirtilecek bazı kimselerin trafik kurallarına aykırı hareket edenlerin hakkında görgüye dayalı tutanak düzenleme yetkisini haiz olacağını ve büyük faideler sağlayacağını bildirmektedirler.

5 — Trafik hizmetlerinin ifası için, gereken hallerde vali ve kaymakamlar genel zabıta mensuplarını, belediye başkanları ile işbirliği yapmak suretiyle trafik hizmetlerinde görevlendireceklerdir.

6 — Vali, kaymakam ve emniyet müdürleri kendi il bölgelerinde bizzat gördükleri trafik suçları için belli bir ölçü dahilinde resen para cezası verebileceklerdir.

7 — Motorlu vasıtaları kontrol edebilmek ve bir aracın veya şoför ve sürücünün karıştığı zabıta olaylarında suç işleyenleri süratle yakalayabilmek için emniyet genel müdürlüğünde merkez kayıt ve tescil sistemi kurulmuştur.

8 — Aracın mülkiyetinin tesbiti objektif bir esasa bağlanarak tatbikattaki tereddütler izale edilmektedir.

9 — Her ilde münhasıran trafik davalarına bakmak üzere Trafik mahkemeleri kurulacaktır.

10 — Bir çok memleketlerde olduğu gibi mükerrer suçlarla ağır suçlarda ehliyetnameler geçici ve devamlı olarak alınacak, sürücü şoförlük yapmaktan men'edilecektir.

11 — Trafik zabıtası mensuplarına, karşılığı trafik fonu'ndan ayrılmak üzere ayda 400-600 lira arasında munzam bir ücret ödenecektir.

12 — Yeni tasarıda şoför ve sürücü yetiştirilmesi için okullarının açılmasına dair hükümler bulunmaktadır. Şoför ve sürücü yetiştirecek okullar milli eğitim bakanlığınca veya denetimi bu bakanlıkça yapılmak üzere özel şahıslar tarafından da açılabilecektir.

Bu okulların açılış şekil ve şartları ile çalışma usulleri, milli eğitim bakanlığı, emniyet ve karayolları genel müdürlüklerince ortaklaşa hazırlanacak bir yönetmelikle tesbit edilecektir.

13 — Araçlarda radyo, pikap ve benzeri cihazların kullanılması yeni şartlara bağlanmaktadır. Belediye sınırları içinde çalışan ticari taşıtlara pikap ve benzeri cihazlar takılamayacaktır.

14 — Tasarıda, yayalar, hayvanlar ve yarışlarla ilgili hükümlerde bulunmaktadır.

Yayalar, mevcut yaya kaldırımları, banketler, emniyet adaları, (Röfüjler) ve geçitler dışında, yol üzerinde duramayacaklar ve yürüyemiyecekler, yaya kaldırımı bulunmayan yollarda, yayalar gidiş yönlerine göre yolun sol dış kenarından yürüyeceklerdir. Karayolların yasaklanmış kesimlerinde hayvanları veya hayvan sürülerini, bunları sevk ve idareden aciz kimselere tevdi etmek veya başıboş bırakmak yasaktır.

Karayollarında yapılacak yarışlar müsaadeye tabi tutulmuştur.

CEZALAR

Yeni Karayolları Trafik Kanunu tasarısında yayalara da cezalar tayin edilmektedir. (Yürürlükteki kanunda yayalara ancak 5 lira belediye cezası verilebilmektedir) Trafik kaidelerine aykırı hareket eden yayalardan 10 lira taşıtlarını zamanında tescil ettirmeyenlerden ve gerekli formaliteleri tamamlatmayanlardan 25 lira, araçları yollara tedbirsiz bırakanlardan 75-100 lira, geçişlerde kaidelere riayet etmeyenlerden 50 lira, aracına fazla yük ve yolcu alanlardan 50-100 lira, çalışma sürelerine riayet etmeyenlerden 200 lira, tesbit edilen sür'atten fazla taşıt kullananlardan yol emniyetini bozaanlardan 200 er lira karayollarındaki işaretleri bozanlardan 500 lira, si-

İzmit Adapazarı yolunda dikkatsizlik sonucu olan bir kaza... Bilânço 10 ölü 12 yaralı...

Fotoğraf: Taşkın Eroğlu...

TRAFİK KANUNU HAZIRLANDI

gorta işlemlerinde aksaklıklara sebeb olana sigorta şirketlerinden veya araç sahiplerinden 1000 lira trafik para-cezası alınacaktır. (Yürürlükteki kanuna göre bu kabil suçlarda 15-20 lira trafik cezası alınmaktadır.) Ayrıca ehliyetsiz araç kullananlardan 1000 lira para cezası alındıktan başka bunlar yetkili trafik mahkemesine 15 günden üç aya kadar hafif hapis cezasına çarptırılacaklardır.

Uyuşturucu veya keyif verici maddelerle alkollü içki alarak araç kullananlardan 500 lira para cezası alınacak 15 gün hafif hapis cezasına çarptırılacaklardır. Hafif hapis cezaları para cezasına tahvil edilemeyecektir. (Yürürlükteki kanuna göre bu gibi suçlular mahkemeye sevkedilmekte ve TCK hükümlerine göre yargılanmaktadırlar.)

200 liraya kadar olan para cezaları kesindir. Bundan fazlasına 15 gün içinde yetkili trafik mahkemesinde itiraz edilebilecek, itiraz edilmeyen cezalar kesinleşecektir.

Ceza ödemeleri zamanında yapılmadığı takdirde, para cezası zaptın tanzim tarihinden veya 15 günlük itiraz süresinin bitiminden cezaya itiraz edilmiş ise o itirazın reddinin tebliğinden sonraki üç gün içerisinde ödenecek, üç gün içinde ödenmeyen para cezaları iki misli olarak 15 gün içinde ödenecektir. Bu müddet içinde ödenmeyen para cezaları 5 misli olarak 6183 sayılı amme alacaklarının tahsili usulü hakkındaki kanun hükümlerine göre maliyece tahsil ve takip olunacaktır.

ADLİ TEŞKİLÂT VE TAKİBAT

Yeni tasarı ile trafik suçlarına bakmak üzere adalet bakanlığınca her ilde ve lüzum görülecek yerlerde tek hakimli (Trafik Mahkemeleri) kurulacaktır. Trafik mahkemelerinde görev alacak hakimler, hakimler kanununa tabi olacaklardır. (Yürürlükteki kanunda özel bir trafik mahkemesi yoktur.)

ASKERLERİN İŞLEYECEĞİ SUÇLAR

Yeni tasarıyle, askeri şahısların işleyecekleri suçların cezaları da trafik mahkemelerinde tayin olunacaktır.

Trafik mahkemeleri duruşma yapmaksızın karar vermeği zararlı görürse duruşma için bir gün tayin edebilecektir.

Bu kanunun hükümlerinin tatbikinden doğacak ihtilâflar trafik mahkemelerinin bulunmadığı yerlerde sulh ceza mahkemelerince, başka işlere tercihan ve basit mahkeme usulüne göre hâl ve intaç olunacaktır.

GEÇİCİ HÜKÜMLER

Yeni Karayolları Trafik Kanunu tasarısındaki geçici hükümlerde 6985 sayılı karayolları trafik kanununun 26. ve geçici 3. maddelerine istinaden ehliyatname almış şoför ve sürücülerin tahsil durumuna bakılmaksızın ehliyetlerinin muteber olacağına dair hükümler bulunmaktadır.

Ancak eski kanuna göre ehliyetname almış olanlar trafik şube veya bürolarına müracaatla 6 ay içinde bunları yenilemeye mecbur olacaklardır. Yenileme işlemi harca tabi tutulmamaktadır.

ŞOFÖR VE SÜRÜCÜ EHLİYETNAMELERİ

Yeni tasarıda, şoför ve sürücü ehliyetnamesi almak veya şoför adayı olmak için yaş haddi ve okur yazar olmak veya ilk okul mezunu olmak kaydı konulmuştur. (Mevcut kanunda da tahsil şartı aynıdır)

Buna göre, bisiklet kullanacaklar 11 yaşını, A,B, ve F sınıfı ve traktör veya sürücü ehliyetnamesi alacakların 18 yaşını C.D. ve E sınıfı ehliyet alacakların 21 yaşını doldurmuş olmaları, F sınıfı ehliyet ve traktör ve sürücü ehliyeti alacakların okur yazar diğer ehliyetnameleri alacakların da ilk okul mezunu olmaları şarttır.

EHLİYETNAME SINIFLARI

Mevcut kanundaki profesyonel, amatör ve ağır vasıta ehliyetleri şeklindeki ehliyet tasnifi yeni kanunda kaldırılmakta, kayıt tescili mecburi olan ve tarifleri tüzükle gösterilecek araçları kullanacak şoför ve sürücülere verilecek yeni ehliyetler sınıflandırılmaktadır. Bu sınıflar şöyledir:

A) Sınıfı ehliyetname: Motorsiklet sınıfı taşıtları kullanacaklara, (B) sınıfı ehliyetname: Otomobil, kamyonet sınıfı taşıtları kullanacaklara, (C) sınıfı ehliyet: kamyon sınıfı taşıtları kullanacaklara, (D) sınıfı ehliyet: otobüs sınıfı taşıtları kullanacaklara verilecektir.

(E) sınıfı ehliyetname: (B) (C) veya (D) sınıfı ehliyetname sahibi şoförlerin taşıtlarını ağır römork takarak kullanabilmeleri için verilecektir.

(F) sınıfı ehliyetname: Motorsiklet ve otomobil sınıfına giren ve yalnız malûllerin kullanacakları özel teçhizatlı araçları kullanacaklara verilecektir.

B,C, ve D sınıfı ehliyetname sahipleri şoförler taşıtlarını hafif römork takarak ta kullanabilecekler.

Lâstik tekerlekli traktörleri kullanacaklara (Traktör ehliyeti) verilecektir.

Motorsuz taşıtları kullanacaklara da (sürücü ehliyeti) verilecektir.

MİLLETLERARASI EHLİYETNAMELER

Bu ehliyetler, milletlerarası çok taraflı veya karşılıklı anlaşmalardaki usullere göre verilecektir.

ŞOFÖR ADAYI BELGESİ

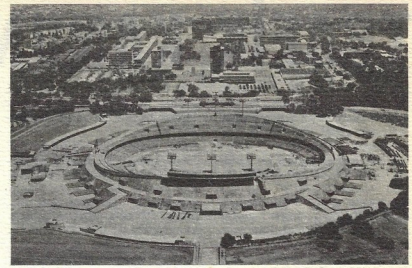
Yalnız (B) sınıfı ehliyetnamenin kapsadığı taşıtları karayollarında sevk ve idare etmek isteyen kimselere, trafik şube veya bürosunca tasvip edilecek ehliyetnameli bir şoförün nezaret ve sorumluluğu altında gösterilecek yol ve saatlerde ve belirli bir süre için geçerli olmak üzere (şoför adayı belgesi) verilecektir. Ehliyetlerin ve şoför adayı belgelerinin sınıflarına veya taşıtları kullananların durumlarına göre, vasıf ve şekilleri, emniyet ve karayolları genel müdürlüklerince ortaklaşa hazırlanacak bir yönetmelikle tesbit olunacaktır.

Fotoğraf: Birol Yeykan...

MEXICO 68

XIX. OLİMPİYAT OYUNLARI PROGRAMI
Mexico-City - Ekim 1968

Spor Kolları	12 Ce	13 Pz	14 Pe	15 S	16 Ç	17 P	18 C	19 Ce	20 Pz	21 Pe	22 S	23 Ç	24 P	25 C	26 Ce	27 Pz
Atletizm	AÇILIŞ TÖRENİ	x	x	x	x	x	x	x								KAPANIŞ TÖRENİ
Basketbol		x	x	x	x		x	x	x		x	x		x		
Boks		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x	
Kano-Kayak											x	x	x			
Bisiklet				x		x	x	x	x	x		x				
Binicilik							x	x	x			x	x	x		x
Eskrim				x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x		
Futbol		x	x	x	x	x	x		x		x		x		x	
Jimnastik										x	x	x	x	x		
Hokey		x	x	x	x	x	x	x	x		x	x	x	x		
Halter		x	x	x	x		x	x								
Güreş						x	x	x			x	x	x	x		
Yüzme						x	x	x	x	x	x	x	x	x		
Modern Pentatlon		x	x	x	x	x										
Kürek		x		x		x	x	x								
Atıcılık						x	x			x	x	x				
Yelken			x	x	x	x		x	x	x						
Voleybol		x	x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x		
Satopü			x	x	x	x		x	x	x	x	x	x	x		



Mexico'da olimpiyatların yapılacağı stadyumlardan biri...

33 sporcu ve 18 idareciden ibaret 51 kişilik Türkiye Milli Olimpiyat kafilesi, Mexico'nun yüksek râkımına alışabilmek için bir ay önceden Mexico City'ye gitmeyi uygun görmüştü. XIX. Olimpiyat Oyunlarında Türkiye dört spor dalında temsil edilecekti. Bu dallar; güreş, atletizm, boks ve atıcılıktı. Yolun çok uzak ve masrafının da o ölçüde kabarık olması yüzünden Türkiye Milli Olimpiyat Komitesi diğer branşlara katılmaktan sarfınazar etmişti.

Türkiye, ata sporumuz güreşteki iddiasını şüphesiz ki Mexico'da da taşımaktadır. Her ne kadar Türk güreşinin son yıllarda bir krizin içinde bulunduğu bir gerçek ise de bu hiçbir minder âlemindeki «Büyük sıfatımızı elimizden kaçırdığımıza asla işaret sayılamaz. Mexico minderleri ay-yıldızlı mayolu devlerin bir zafer meydanı olabilir. Güreşin yanısıra maratonda İsmail Akçay, Mexico'daki bir diğer ümidimiz bulunmaktadır. Parlak bir Balkan Şampiyonluğu kazandıktan hemen birkaç gün sonra Mexico'nun yolunu tutan Akçay, dünyanın en seçkin maratoncularının katılacakları bu cehennemi yarışta ilk on kişinin arasına girebildiği takdirde, Türk atletizmi için cidden övünülecek bir sonuç elde etmiş olacaktır. Ve bu yolda kendisine en büyük yardımcı da «Balkan İkincisi»n pâyesini elinde bulunduran diğer Türk maratoncusu Hüseyin Aktaş olacaktır.

Boksörlerimizden Engin Yadigâr ile Seyfi Tatar da aynı şekilde iki ring ümidimizdir. Geçen yıl önce Avrupa Şampiyonasında, sonra da Akdeniz Oyunlarında büyük bir varlık gösteren boksörlerimizin sıkı ve disiplinli bir çalışma devresinden sonra katılacakları Olimpiyat Oyunlarında hakiki değerlerini göstereceklerine inanıyoruz. Temennimiz, ay-yıldızlı eldivenlerin Avrupa Şampiyonası ile Akdeniz Oyunlarındaki gibi hakem komplolarına bir kere daha kurban edilmemeleridir.

Atıcılık dalında ise hemen hiçbir iddia taşımamaktayız. Bu daldaki tek kazancımız atıcılarımızın bir Olimpiyan görmelerinden ibaret kalacaktır kanısındayız.

PİSTLERDEKİ FIRTINA...

Türk kafilesi Mexico'ya ilk gelen ekip olarak Olimpiyat köyüne bayrağımızı çektirirken, bütün dünyanın gözleri Amerika'daki Olimpiyat seçmelerine çevrilmiş bulunuyordu. Mexico'nun rakım yüksekliği bütün spor adamlarını haklı olarak düşündüren bir hususdu. Havanın basıncı ve oksijen durumunu gözönünde tutan spor uzmanları yaptıkları incelemelerde, bu Olimpiyat Oyunlarında parlak derecelerin çok zor olacağı sonucuna varmışlardı. Buna sebep olarak da hava durumunun sporcular üzerindeki etkisi gösterilmekte idi.

Amma gelin görün ki, evdeki hesaplar çarşıya uymadı bu işte. Mexico'nun iklim şartlarına çok uygun ve 2249 metre irtifada bir yerde yapılan Amerika Olimpiyat takımı seçmelerinde özellikle siyahî atletler pistler üzerinde kasırgalar gibi estiler ve elde ettikleri akıllara durgunluk veren derecelerle Olimpiyat Oyunlarındaki geleneksel üstünlüklerini Mexico'da da ellerinden bırakmıyacaklarını gösterdiler.

Siyah renkli kasırga adamlar dünya rekorlarını kronometrelerle alay edercesine altüst etmişlerdi. Yalnız 400 metrede dünya rekorunun üç defa arka arkaya kırılması, bu arada 400 metreyi 44,4 de koşarak ilk rekoru yenileyen Matthews'in neticede takıma dahi giremeyişi şüphesizki büyük bir olaydı. Bu masafenin harika atleti zenci Lee Evans, 400 metre rekorunu net 44 saniyeye indirirken, Tıp alimlerini bir kere daha yanıltmıştı. Zira 1936 senesinde Alman atleti Rudolph Harbig 400 metreyi net 47 saniyede koştuğu zaman tıp otoriteleri bu şahane dünya rekorunu insan gücünün erişebileceği son merhale» olarak kabul ve ilân eylemişlerdi...

100, 200, 400, 400 metre engelli koşularıyla uzun atlama, gülle atma ve disk atmada elde edilen akıllara durgunluk veren dereceler Mexico'da işlerin hayli kızışacağına alâmetti.

Aynı şey şüphesiz ki yüzme pisinleri için de varitti. Amerikalı yüzücüler de Olimpiyat seçmelerinde rekorları hallaç pamuğu gibi atarak yüzme dalında da «en büyük favori» olduklarını gösterdiler.

Spor dünyasının en büyük şenliği için dünyanın dört bucağından gelen binlerce sporcu formlarının zirvesinde büyük günün gelmesini bekliyorlar.

Er meydanında erce bir mücadele, şahane dereceler ve unutulmaz bir Olimpiyada gebe Mexico City...

XIX. Olimpiyat Oyunları bu Ekim ayı içerisinde Meksika Birleşik Devletlerinin Başkenti Mexico-City'de icra olunacaktır.

Ötedenberi Olimpiyatların en muhteşem gösterisi olan açılış törenine bu kerre de lâzım gelen önem verilmiştir.

12 Ekim 1968 Cumartesi günü mahallî saatle saat 15.00 te Milletlerarası Olimpiyat Komitesi Başkanı Avery Brundage ile Tertip Komitesi Başkanı Yük. Mimar Pedro Ramirez Vasquez, Cumhurbaşkanı Gustave Diaz Ordaz'ı Üniversite Sitesindeki Olimpiyat Stadyomunun kapısında karşılıyacaklar ve Meksika Millî Marşı çalınırken kendisini şeref tribününe getireceklerdir.

Bilâhare, geçit resmî başlayacak ve başta Yunan ekibi olmak üzere İspanyol alfabesine göre sıralanmış milletler stadyuma dahil olacaklar, pistte bir tur yaptıktan sonra sahadaki yerlerini alacaklardır.

Geçit resmîni müteakip Tertip Komitesi Başkanı bir konuşma yapacak ve Devlet Başkanını oyunları açmağa davet edecektir.

Meksika Birleşik Devletleri Başkanı ise «Ondokuzuncu Modern Olimpiyat Oyunlarını teşkil eden Mexico-City oyunlarının açıldığını» ilân ediyorum» diyerek Olimpiyatları açacaktır.

Bundan sonra olimpiyat marşı çalınacak ve beş halkalı olimpiyat bayrağı stadyumdaki en yüksek direğe çekilecek, 10.000 adet güvercin salıverilerek olimpiyat oyunlarının başladığı haberi bütün dünyaya ulaştırılacaktır. Bu sırada, Olympie de tutuşturulan meş'ale son taşıyan atlet tarafından stadyuma getirilecek ve bir tur yaptırıldıktan sonra bununla olimpiyat ateşi yakılacaktır. Bu ateş oyunların sonuna kadar gece gündüz yanacaktır.

Bilâhare her ekipten bir sporcu kendi bayrağı ile birlikte podiumun etrafını çevirecek, Meksikalı bir atlet podium'a çıkarak kendi lisanı ile ve bütün rakipleri adına aşağıdaki olimpiyat yeminini okuyacaktır.

«Bütün yarışmaya katılanlar adına bu olimpiyat oyunlarında Olimpiyat kurallarını bozmayacağımıza, gerçek bir sporcu ruhu ile sporun zaferi, memleketimizin zaferi için çalışacağımıza yemin ederim.»

Bunu müteakip tekrar Meksika Millî Marşı çalınacak ve ekipler sahayı giriş sıralarına göre terkedeceklerdir.

Ertesi günden itibaren 27 Ekim 1968 tarihine kadar 119 milletler 7226 sporcunun yarışmaları başlayacaktır.

MEXİCO'YA GELEN İLK KAFİLE: TÜRKLER

Bu muhteşem spor şenliği için kurulan muazzam Olimpiyat Köyü'ne ilk gelen kafile, lâcivert elbiselerinin göğsündeki cebin üzerinde ayyıldızlı bayrağımızı taşıyan Türkler olmuştu. Olimpiyat köyüne ilk defa olarak Türk bayrağı çekilirken takvimler daha «büyük güne» bir ay olduğunu gösteriyordu.

BİRAZ GÜLELİM

Derleyen: Engin NUR

AZI KARAR, ÇOĞU ZARAR!

Gazeteci, sakinlerinin hep uzun ömürlü olmasiyle ün yapan bir köyde ihtiyarlarla konuşuyordu.

İhtiyarlardan biri: «Ömrümde hiç içmedim, sigara kullanmadım. Azı karar, çoğu zarar dedim» diye cevap verdi. «Tam 110 yaşındayım.»

— «Ya sen baba?»

— «Ben de öyle evlât. Ne içki kullandım, ne de sigara. Tam 115 yaşındayım!»

Gazeteci bir kenarda kendilerini dinleyen, bitkin görünüşlü, iki büklüm birine de sormaktan kendini alamadı. «Ya sen dede?»

Beriki: «Doğrusunu istersen, içki de içtim, sigara da... Aklına gelen her reziliği de yaptım» diye cevap verdi. «Tam 25 yaşındayım.»

—0—

HANGİSİ DAHA TEHLİKELİ

Ünlü nükteciler den birine sordular: «Sizce eski zaman haydutları mı daha tehlikeliydi, yoksa bugünkü kadınlar mı?»

Aldıkları cevap şöyle oldu: «Tabii ki bugünkü kadınlar! Eski zaman haydutları «Ya canını, ya malını» derlerdi. Bugünkü kadınlar ise ikisini birden istiyorlar!»

—0—

GÜMÜŞ TEPSİ

Otelin bütün personeli, Amerikalı milyarderden mümkün olduğu kadar çok bahşiş koparmaya çalışıyordu. Bir sabah milyarderin kaldığı dairenin kapısının vurulduğu duyuldu. Dışardan garson, bir telgraf getirdiğini haber veriyordu. Milyarder bunun üzerine «Kapının altından atıverin» diye seslendi.

Garson: «İmkânsız efendim» diye cevap verdi. «Kapının altından sığmaz çünkü telgraf gümüş tepsinin üzerinde!»

—0—

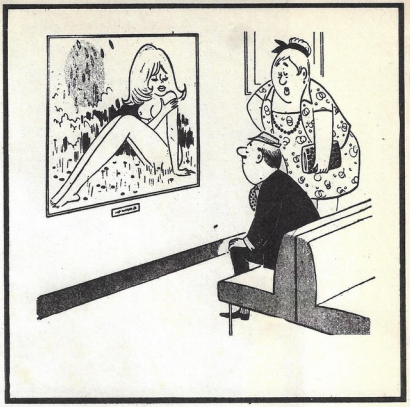
BEKÂRLIK MI, SULTANLIK MI?

Köprü üstünden geçerken çoktandır görmediği arkadaşiyle burun buruna geldi. Baktı, arkadaşının üstü başı düzelmiş, bayağı adama dönmüştü.

— «Merhaba dostum,» dedi. «Gördüğüme göre evlenmiş olacaksın. Baksana pabuçların boyalı, pantolonun ütülü, ceketinde sallanan düğme yok. Bir de evliliğin faydasız olduğunu iddia eder dururdun.»

Beriki, «Gerçekten öyleydi,» diye içini çekti. «Halbuki karım çok maharetlidir. Bana ütü yapmasını da, sökük dikmesini de bir haftada öğretiverdi.

—0—



O NE YAPSIN?

Genç adam, yeni evlendiği karısına hiddetle çıkışıyordu:

«Sana kaç kere tembih ettim, fayda vermedi,» dedi. «Daha hâlâ bir sır tutmasını bile beceremiyorsun!»

Genç kadın gözleri dolu dolu cevap verdi: «Kabahat bende değil ki... Ben sır saklıyorum, ama konuştuğum arkadaşlar dillerini tutamıyorlar ki...»

ANADOLU

ANONİM TÜRK SİGORTA ŞİRKETİ

TÜRKİYENİN EN ESKİ VE EN BÜYÜK SİGORTA ŞİRKETİDİR

İhtiyat ve Sermayesi : 72.118.869.- T.L.

Muamelât merkezi : Karaköy eski yolcu salonu karşısı

telgrafadresi : İmtiyaz - İstanbul

telefon santral : 44.75 50

HAYAT

NAKLİYAT

KAZA

YANGIN

Sigortalarınız için en müsait şartları, İş Bankasının teşekkülü olan "ANADOLU" da bulabilirsiniz. TÜRKİYE İŞ BANKASI ŞUBE VE AJANSLARI ŞİRKETİN ACENTELERİDİR.

sorunuz size mutlaka lastiklerin ası PIRELLI diyecekler

çünkü PIRELLI

ÇOK TAŞIR
ÇOK ÇALIŞIR
AZ AŞINIR

TÜRK PIRELLI